

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION DE COMISIONES

XLIIa. LEGISLATURA

Tercer Período

CARPETA Nº 627 de 1986

DISTRIBUIDO Nº 127 de 1987

COMISION DE HACIENDA
Integrada

Mayo de 1987

P L U N A

Persona Jurídica de Derecho Público no estatal, se transforma y se fija el Régimen Jurídico a que quedará sujeta

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión de fecha 14 de mayo de 1987

Preside : Señor Senador Dardo Ortiz

Miembros : Señores Senadores Jorge Batlle, Rodolfo Canabal, Manuel Flores Silva, Raumar Jude, Luis Alberto Lacalle y Luis A. Senatore

Integrantes : Señores Senadores Reinaldo Gargano y Américo Ricaldoni

Asiste : Señor Representante Nacional Alem García

Invitados Especiales: Señores Ministro de Transporte y Obras Públicas ingeniero Jorge Sanguinetti y Subsecretario doctor Alejandro Atchugarry; señores miembros del Directorio de PLUNA don Luis Alberto Menéndez y Nicanor Comas; y Asesor de Asuntos y Relaciones Internacionales doctor Diego Gil

Secretario: Señor Alfredo M. Alberti

25×

SEÑOR PRESIDENTE.- Está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 15 minutos)

La Comisión de Hacienda del Senado recibe al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y sus asesores, así como también a los señores Directores de PLUNA, para continuar tratando el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo que consta en el Distribuido Nº 543, Carpeta Nº 627 de 1986.

Tiene la palabra el señor Menéndez, Director de PLUNA.

SEÑOR MENENDEZ.- Señor Presidente: quiero manifestar que me fui de la sesión anterior de esta Comisión, realizada el 30 de abril --a la que concurrimos con el Presidente de PLUNA, contador Conforte-- con la preocupación de que me pareció notar excesivamente pesimistas a los señores Senadores.

Quizá fue mi culpa no haber hecho notar las discrepancias en ese momento. Creo que debe atribuirse a mi falta de experiencia en materia parlamentaria y a que carezco de la condición que tanto admiro y envidio a los señores Legisladores, de recibir la información, procesarla, analizarla y sacar las conclusiones en el momento. Yo necesito tiempo para hacerlo. Por lo tanto, leí detenidamente la versión taquigráfica.

Por esa razón, señor Presidente, solicitaría a los señores Senadores, de ser posible, que no me pidan interrupciones porque pienso que me sería difícil retomar el hilo de mi exposición.

Realizada la lectura de la versión taquigráfica, debo señalar varias discrepancias con lo que se dijo y que, repito, lamento no haberlo hecho en ese momento.

Se comenzó manifestando --y se dijo reiteradamente-- que PLUNA es un ente absolutamente deficitario. Para probarlo, se mencionaban los déficits acumulados de ejercicios anteriores, de U$S 15:000.000 y la deuda generada por la compra de tres aviones Boeing 737.

Con respecto a los resultados de ejercicios anteriores digamos que, efectivamente, entre 1981 y 1984, se juntaron

resultados negativos que suman U$S 15:000.000; pero hubo otro período entre 1974 y 1979, en que PLUNA fue superavitaria. Posteriormente, en 1985, empezó a insinuarse una recuperación, ya que contra los U$S 8:000.000 que se perdieron en 1983 y los U$S 4:500.000 que se perdieron en el año 1984, en 1985, el resultado negativo del balance fue de tan solo U$S 345.000. Y en 1986 --como ya se ha dicho-- el resultado fue de U$S 2:500.000 de ganancia.

Con relación a la deuda por la compra de los aviones 737, se ha dicho --y se ha hecho público-- que PLUNA no paga las amortizaciones ni los intereses de esta deuda. Quiero aclarar que PLUNA no los paga por la sencilla razón de que no debe hacerlo. Esa operación fue hecha durante el gobierno de facto, resuelta por el Gobierno Central y la resolución, en el momento en que se contrajo la deuda, era que se pagara por Rentas Generales. Por lo tanto, esa deuda no integra el pasivo de PLUNA. Mientras no haya una resolución en contrario, PLUNA no tiene obligación de pagar esa deuda.

Existe sí otra deuda importante, también por un negocio desgraciado. Creo que no me corresponde calificarlo. No sé si es desgraciado porque no he analizado las circunstancias en las cuales se hizo, pero pudo haber sido un negocio realizado correctamente. Se trata de dos aviones Boeing 747, comprados en el año 1979, en la suma de U$S 8:262.000 y vendidos, tres años después, en U$S 3:950.000. Esta operación, que se hizo mediante un préstamo del Banco de la República, creó una deuda por un monto original de U$S 9:180.844,42. Esta deuda sí integra el pasivo de PLUNA y debe ser pagada por el Organismo. Señalo que se está pagando por parte de PLUNA con rigurosa puntualidad.

Hasta el momento se han pagado todas las cuotas, habiéndose amortizado por ese concepto U$S 6:961.000, restando un saldo de U$S 2:219.104, que se deberá pagar en cuatro cuotas semestrales, venciendo la última el 1º de diciembre de 1988.

Digamos, además, que también con absoluta puntualidad se han pagado los intereses, desde que este Directorio se hizo cargo de los destinos del Ente. Por ese concepto, hasta este momento se han pagado U$S 6:491.729,40, de los cuales U$S 624.123 se abonaron durante la presente Administración.

También se podría decir que no solamente el pago de esta deuda demuestra una recuperación por parte de PLUNA. En momentos en que el actual Directorio se hizo cargo del Ente, éste tenía un atraso de 33 meses por concepto de aportes al Banco de Previsión Social y un saldo deudor de N$ 76:000.000. En este momento, los pagos al Banco de Previsión Social están estrictamente al día. Por lo tanto, se ha recuperado ese atraso de 33 meses.

Con el Banco de Seguros, existía una deuda de U$S 1:107.000. En estos dos últimos años, se pagaron U$S 4:367.000. Y en este momento se están pagando, por adelantado, las pólizas de los aviones, abonándose --en forma trimestral-- una suma de aproximadamente U$S 400.000.

También estamos al día en los pagos al Banco de Seguros en moneda nacional.

Digamos, por último, por ejemplo, que las retribuciones personales, que en abril de 1985 ascendían a U$S 145.000 --que por supuesto se pagan regularmente-- se remontan al presente a U$S 357.000.

Más adelante, se habló del resultado del balance de 1986. Se mencionó que había una ganancia de U$S 2:500.000 pero se hizo referencia a que había una diferencia con el balance que se había hecho a octubre de 1986 de U$S 2:500.000, dando una utilidad de U$S 5:000.000 mientras que el de diciembre dio U$S 2:500.000, lo que originó una expresión de asombro por haber desaparecido U$S 2:500.000 de ganancia.

Quiero aclarar que el balance a octubre era operativo, para saber el resultado de la gestión del Directorio, pero en aquel entonces, ya se había aclarado que en ese balance no estaban hechos los ajustes por amortizaciones y diferencias de cambio y se estimaba, aunque no figuraba, una utilidad para el fin del ejercicio de alrededor de U$S 3:000.000. Tanto es así que el propio Presidente del organismo en declaraciones a la prensa manejó esa cifra.

Se hizo notar también la dificultad que implicaba el hecho de que el balance a diciembre recién lo hubiéramos tenido en el mes de abril. Es cierto que para una empresa de aviación no es conveniente tener el balance con cuatro meses de atraso, pero también en este aspecto hemos visto

una recuperación puesto que el de 1984 se entregó en julio de 1985; el de 1985 se entregó en julio de 1986 y el de 1986, en abril de 1987.

Se habló luego de la capacitación del personal diciendo que dejaba mucho que desear. Hice una aclaración --no sé si fue lo suficientemente clara-- respecto a la capacitación del personal técnico. Manifesté que éste estaba a la altura de cualquier compañía aérea del mundo. Debo agregar que este nivel se va elevando paulatinamente. En Carrasco se hacen reparaciones de determinadas partes de los aviones. Por ejemplo, de lo que se llama zona caliente de la turbina que es la zona estática. En un futuro muy próximo se proyecta hacer la reparación de las zonas rotativas de las turbinas. Cuando se hace esta tarea en el exterior se puede estimar que su costo alcanza a la suma de U$S 150.000. De esta manera, se espera tener un ahorro de por lo menos el 20%. También está demostrada la capacidad del personal técnico por el hecho de fabricar herramientas sofisticadas que, de ser importadas, hubieran costado U$S 30.000 y, sin embargo, el costo fue de N$ 30.000 para el Organismo. Por lo tanto, la estimación de las herramientas que se fabrican en los talleres de PLUNA, alcanzan al 10% de las importadas.

Con respecto al personal administrativo debo reconocer que hay carencias que son las mismas que tiene toda la Administración Pública pero, debemos reconocer que en PLUNA existe personal sumamente capacitado. PLUNA, tiene un centro de capacitación que está aprobado por IATA. Este centro puede dar diplomas que son reconocidos internacionalmente. Aquí se prepara el personal de todas las agencias de viaje afiliadas a IATA que por esto, tienen la obligación de tener funcionarios con diplomas IATA, que en el Uruguay son otorgados por PLUNA. Desde el año 1982 hasta el presente se han capacitado en esta escuela, 286 funcionarios de prácticamente todas las agencias de viaje del Uruguay, pero el nivel de este centro es evidente, si decimos que también se han capacitado 19 funcionarios de diferentes compañías aéreas como ser AEROPERU, ALITALIA, ECUATORIANA, BRITISH CALEDONIAN, AIR FRANCE y otras.

Cuando se habló de la ganancia que arrojó el último balance, se hizo referencia a un ingreso que ha tenido PLUNA en los últimos años por arrendamiento de un avión 737 diciendo que no se justificaba que el Ente arrendara durante el

invierno este avión. Digo que se justifica, porque todas las compañías de aviación lo hacen. Permanentemente recibimos comunicaciones de compañías europeas que nos ofrecen en arrendamiento los aviones que ellos no usan durante el invierno europeo. No sería lógico que PLUNA tuviera el avión que no necesita y no tratara de sacar una utilidad como la que significó el alquiler de estos aviones en el período 1985-86, de más de U$S 1:000.000.

También se dijo que hay ganancias no genuinas como ser las que ingresan al Ente por concepto de servicios a terceros. De acuerdo a un decreto del año 1979, la prestación de estos servicios fue otorgada a PLUNA. No entiendo por qué si PLUNA presta un servicio, no es genuino que en el balance haga figurar los ingresos que se reciben. Del mismo modo, se mencionó como ingreso no genuino el proveniente de las ganancias de tipo financiero. Es lógico que cualquier empresa comercial, si tiene disponibilidad de dinero trate de obtener ganancias mediante su colocación y no que lo tenga encerrado en una caja.

Otra discrepancia que debo hacer notar es cuando se habla de que dado que somos tres millones debemos subsistir con las quintas libertades que "graciosamente" nos otorgan España y Brasil. Esto sucede porque, a la vez, ellos tienen las quintas libertades que les otorga el Gobierno uruguayo. Es un problema de reciprocidad.

A la vez, quiero destacar que creo que no es una cosa fuera de lógica que el Uruguay viva de la quinta libertad. Países como Holanda y Suiza tienen compañías aéreas que en proporción son mucho más grandes que PLUNA, salvando las distancias de las diferencias de precio entre los países europeos y nosotros.

SWISSAIR, por ejemplo, tiene 52 aviones, 17.657 funcionarios y, en el año 1986 transportó 7:425.000 pasajeros, o sea, una cantidad equivalente a su población.

PLUNA transportó 300.000 pasajeros, o sea, el 10% de su población.

Otro tema, que tal vez no sea tan importante pero que causó asombro en los señores Senadores, se refiere al inventario del Organismo.

Se dijo que llevaba 9 meses hacer el inventario de un sector. Esto causó asombro en varios señores Senadores e incluso recuerdo que el señor Senador Lacalle Herrera hizo referencia al período de gestación humano.

Deseo aclarar que cuando se decidió realizar este inventario, se hizo un estudio detallado de todas las tareas que había que cumplir y se estimó que, para su ejecución total, se necesitaba un tiempo de ocho meses, con un total de 17 funcionarios a contratar a término. Los ocho meses se cumplieron el 1º de mayo, fecha en la cual estaba prácticamente terminado, ya que sólo quedarían dos o tres semanas para la finalización total. O sea que se cumplió con lo previsto, máxime, si tenemos en cuenta que de los siete funcionarios estimados, en definitiva, solamente trabajaron quince.

Si detallamos las tareas que implicó la realización de este inventario, se podrá apreciar que el tiempo no fue excesivo. Entre las tareas a desarrollar, se encontraban las de desembalar material, cosa que no se había hecho desde que el mismo fue recibido, contarlo, acondicionarlo y llenar las fichas correspondientes. Entre ese material se encontraba otro que ya se había considerado como chatarra y que estaba a la intemperie. También habían componentes nuevos y usados, en buen y mal estado, que estaban juntos, con el consiguiente riesgo de que en un avión, por equivocación, fuera colocado el que está en mal estado, con perjuicio para la seguridad. Todo eso fue ordenado.

Como consecuencia de ese ordenamiento --y paso a leer parte del informe que he solicitado-- "material que la gerencia anterior consideró como chatarra, por cuanto no obstante haber sido abonado no había sido finalmente retirado por su adquirente, fue ofrecido en venta y vendido a la Fuerza Aérea brasileña y al señor Sean Hully". Recuerdo que la última venta que se hizo a este señor, importó U$S 30.000 de beneficio para el Ente. Se logró incorporar material de los aviones 727, que ya se habían vendido hace tiempo, para la actual flota 737 y, a la vez, vender parte del mismo.

Por otra parte, fueron almacenados debidamente los materiales perecederos, que tienen una vida limitada, como los sellantes que se usan en los aviones los que, si no están en condiciones adecuadas deben ser descartados a los seis meses y repuestos.

mu.6

25X

En general, puede decirse que se duplicó el tiempo de vida de esos materiales, con el consiguiente ahorro para el organismo.

Aparte de todo eso, se prepararon planillas para poder llevar este inventario en el futuro mediante un computador que se piensa instalar en Carrasco, en las cuales había una información muy completa: número de ítems, códigos, número de partes del fabricante, especificaciones de fábrica, modelo o tipo, nomenclatura, límite de almacenamiento, número de serie, condición, fecha de fabricación, fecha de la última reparación, taller que la efectuó, última modificación, precio unitario, fecha de la última orden de compra, la cantidad en ficha y en "stock", el número de vendedor, la fecha del último movimiento, la posición, el control de vida y el tiempo de uso en horas y en ciclos. Para realizar todo ese trabajo se hizo un cálculo matemático teniendo en cuenta que trabajaron 15 personas durante 8 meses, durante 20 días hábiles por mes, 7 horas y media por día. Esto da un total de 18.000 horas-hombre, que corresponde a 1:080.000 minutos-hombre. Dividiendo esta cantidad de minutos, por la cantidad de ítems que se inventariaron, resulta que, para cada ítem, se utilizaron 22 minutos y medio-hombre. Si nos referimos al tiempo calendario, se emplearon 1.200 horas calendario, o sea, 72.000 minutos. Si a estos minutos los dividimos entre los 48.000 ítems, da que cada minuto y medio quedaba inventariado un ítem.

Esto, en cuanto a la situación actual del Organismo. Con respecto a las perspectivas --porque también se habló de las dificultades de la disminución de tráfico en puente aéreo, debido a la competencia de los medios de superficie; lo que es cierto-- y pese a estas dificultades, en el año 1986 PLUNA transportó 53.316 pasajeros más que en 1985, lo que significó un crecimiento del 21%. IATA había pronosticado para el año, un crecimiento del 15% para los vuelos intercontinentales y del 13,5% para los vuelos regionales. Se logró elevar el índice de ocupación que, en el año 1985, estaba en 69 pasajeros, a 74 pasajeros por vuelo en el año 1986. En 1985 se realizaron 3.700 vuelos y, en 1986, 4.132 vuelos. Se transportaron 230.000 kilos de carga más que en 1985, lo que da un índice de aumento del 15%, contra un 8% que había pronosticado IATA para el año.

Lo que se redujo, fue el correo transportado. En este sentido, el informe señala que, pese a los esfuerzos de la Administración, el correo transportado descendió en un 20%.

25x

La Administración realizó gestiones ante la Dirección de Correos, para que el correo fuera transportado por PLUNA, como corresponde de acuerdo a las normas internacionales. Pese a ello, la cantidad de correo transportado descendió. En una reciente sesión del Directorio se resolvió reiniciar estas gestiones, para tratar de lograr que se cumpla con las disposiciones internacionales que establecen que el correo debe ser transportado por la línea aérea de bandera.

En lo que tiene relación con el comportamiento de las líneas que atiende PLUNA...

SEÑOR GARGANO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Menéndez había solicitado que no se le interrumpiera.

SEÑOR MENENDEZ.- Dentro de lo que fuera posible, señor Presidente.

SEÑOR GARGANO.- Sólo deseo que se me aclare si fue PLUNA quien ha hecho gestiones tendientes a que el correo nacional se transporte por la vía aérea nacional.

SEÑOR MENENDEZ.- Efectivamente; PLUNA ha realizado gestiones ante la Dirección de Correos para que el transporte de correo le fuera otorgado. Pese a esto, en 1986 se transportó menos correo que en 1985.

Con respecto a las líneas que atiende PLUNA, hay cifras que son interesantes. Como se dijo en la sesión anterior en la línea Montevideo-Buenos Aires-Montevideo, desde el año 1980 se produjo un descenso. En dicho año fue que llegó al punto más alto, con 559.254 pasajeros todo el mercado. En 1985 bajó a 280.000 pasajeros, o sea, hubo una pérdida del 52%. En 1986 hubo un crecimiento del 7% en el mercado. A la vez, PLUNA aumentó su penetración en ese mercado de un 46,5 a un 47%, lo que significó que transportara en el año 1986 140.093 pasajeros, contra 125.831, de 1985. En la línea Buenos Aires-Punta del Este-Buenos Aires transportó 55.900 pasajeros contra 47.813 que había transportado en 1985. En la línea Montevideo-Porto Alegre-Montevideo el aumento fue de 3.120 pasajeros en la línea Montevideo-San Pablo-Montevideo, de 5.340. La línea Montevideo-Río-Montevideo tiene gran densidad de tráfico pero, lamentablemente, tiene también la competencia de varias compañías internacionales, como PAN AMERICAN, AIR FRANCE, LUFTHANSA, KLM e IBERIA.

Por esa razón la penetración de PLUNA descendió de un 22% a un 10%, pese a lo cual transportó 1420 pasajeros más que en 1985.

Tenemos una aclaración hecha por los autores de este estudio del Departamento de Planificación y Estadística que es interesante leer. Dice así: pensamos que los derechos quinta libertad deberán corresponderle a PLUNA y Varig en un 35% para cada una y distribuir un 30%, lo que haría aumentar los pasajeros transportados en casi nueve mil, que haría un aumento en los ingresos de un millón de dólares.

En la línea Montevideo-Madrid-Montevideo, hubo un aumento de 2.042 pasajeros con respecto a 1985, lo que significó un 20% de crecimiento. Es de hacer notar que el éxito de esta línea --aparte de cambiar el avión por problemas de ruido-- fue por la conveniencia de obtener un avión con más asientos, porque prácticamente durante gran parte del año 1986 se voló siempre lleno, sin poder ofrecer más asientos a la venta, para pasajeros que fueran transportados por la competencia.

La línea Buenos Aires-Porto Alegre-Buenos Aires tuvo un aumento --siempre refiriéndonos a 1985-- del 62%. La línea Buenos Aires-San Pablo-Buenos Aires se incrementó en un 36%; la línea Buenos Aires-Río-Buenos Aires tuvo un crecimiento del 87%; la línea Buenos Aires-Madrid-Buenos Aires tuvo un aumento del 22% y aquí caben las mismas consideraciones que hicimos para Montevideo-Madrid-Montevideo. En la línea Madrid-Río-Madrid se transportaron 5.616 pasajeros. En esta línea, por la misma razón de falta de disponibilidad de asientos, no se pudo transportar a todos los pasajeros que lo requerían.

Las líneas a Santiago y Asunción, como expresamos en la sesión pasada, son nuevas, se encuentran en una etapa de imposición y, por consiguiente, no tenemos los resultados para comparar con años anteriores.

Deseo repetir, señor Presidente, algo que expresé en la sesión anterior. Creo que no es competencia del Directorio de PLUNA considerar el proyecto de ley, cuál debe ser su destino, si debe ser privatizada total o parcialmente o si debe seguir como organismo público. Creo sí que tenemos que tratar por todos los medios de que, los señores legisladores que serán en definitiva quienes tendrán

la responsabilidad de decidir el destino de PLUNA, lo hagan con el mejor conocimiento de la situación. Es con ese espíritu que hemos hecho esta exposición.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- ¿Me permite, señor Presidente?

Hemos oído atentamente la exposición del señor Director Menéndez pero aquí, señor Presidente, no hemos sido invitados para juzgar la actuación de un Directorio ni creo que el mismo está en juicio, al punto tal que el proyecto de ley plantea mantenerlo, en caso de que se produzca la transformación del ente.

Pensamos que está fuera de discusión que el Directorio actual ,está tratando de hacer las cosas lo mejor que puede; pero el país lo que está planteando mediante este proyecto de ley, es la discusión del papel del Estado y de PLUNA dentro del transporte aéreo, en función de otros objetivos. Además, no es un problema puntual de cómo está hoy o lo estuvo el año pasado; los inconvenientes de PLUNA son recurrentes. Este organismo nace por un decreto-ley del año 1935, por el cual el Estado empieza siendo el socio minoritario de una compañía privada en quiebra. Por otro decreto-ley de octubre de ese mismo año pasa a ser el socio mayoritario y, así sucesivamente hasta llegar al año 1951 en que se transforma en un ente autónomo.

A veces los uruguayos --como todo ser humano-- solemos tropezar con la misma piedra y recurrir en los planteos y problemas. Buscando un poco de historia, que un colega amigo ha tenido la gentileza de acercarme, vemos ya como en el planteo del CIDE, de aquellos estudios que realizó cuando incluso no gobernaba el actual partido, se decía textualmente: Para sobrevivir las empresas aéreas deben operar a un nivel de eficiencia comparable a los más altos de la industria privada. Efectivamente, en caso contrario, las inversiones crecientes requeridas para competir comercialmente con otras compañías aéreas, inversiones de las que se obtendría una rentabilidad insuficiente, podrían llegar a representar en el futuro una carga intolerable para la economía del país. Así la operación de servicio aéreo por empresas estatales burocráticas puede representar un instrumento de política demasiado caro.

Se citaba también en la ONU, Consejo Económico y Social, en noviembre de 1969 que en particular las empresas públicas

deben organizarse de manera tal que la eficiencia de su gestión no se vea menguada por los vaivenes políticos ni por la insuficiencia de autonomía operativa.

En el año 1965 se planteaba la asociación con ALITALIA, aspecto que se discutió mucho en aquel momento. Aquí tengo los recortes de El Diario de febrero de 1965 donde dice: La oferta de aviones por ALITALIA hacia PLUNA; de B.P. Color de la época y, en el 1970, se vuelve a plantear, a través de un convenio con IBERIA, la misma situación: PLUNA S.A. Es muy significativo ver en todos estos recortes que lo que se discute es en definitiva si PLUNA tiene recurrentemente déficit y para enjugar el mismo compra aviones que después no puede pagar. Ello está demostrado en la discusión de los años 1970-1971 donde incluso se formó una Comisión Legislativa con fines de investigación y se planteaba el problema que PLUNA había comprado un boeing, el primer jet que incorporaba, y naturalmente la prensa así lo recogía diciendo: Compró el boeing porque tenía déficit y debía modernizarse. Después no se pudo pagar un solo semestre de esa compra y tuvo que recurrir a Rentas Generales.

El tema de que PLUNA es una sociedad que recurrentemente ha tenido que conseguir aportes de inversión del Estado central; que ha tenido déficit y, que, además, se trata de una operación donde se exige una altísima dinámica incompatible con las normas vigentes para una empresa pública, es un tema que el país se lo viene planteando desde hace por lo menos 22 años.

Esa es, señor Presidente, a nuestro juicio, la memoria histórica que el país viene planteándose hace veintidós años. Incluso, cuando se dice --los señores Senadores tienen a su alcance los balances actuales de PLUNA-- que se ha tenido un superávit, en realidad el resultado financiero del ejercicio es en negativo N$ 582:000.000. Después de esto viene el subsidio.

El tema aparentemente en materia de transporte, es que las empresas son las herramientas pero el objetivo es movilizar personas y bienes al menor costo social posible. En las estrategias de un gobierno eventualemente se puede tener una empresa deficitaria, si ello tiene una incidencia tal en el mercado que le abarate los costos.

mg.3

25x

Sin embargo, esto no resulta un instrumento hábil en el mercado libre, debido a su alta competitividad y a la situación actual del país. Además, la competencia en materia de mercado libre existente en el medio aéreo a nivel mundial --inclusive en los países de naturaleza planificada y en los socialistas-- hacen que este elemento no sea necesario para lograr que el país tenga un transporte económico hacia el exterior.

El tema en cuestión es la forma cómo se logra que una empresa obtenga capital de alto riesgo. En las conclusiones de la XIV Jornada Iberoamericana de Derecho Aeronáutico, realizada en Lima, se estableció que ha existido un gran aumento de la oferta de asientos a nivel empresarial no compensada por la demanda. A este elemento distorsionante de una correcta economía aeronáutica se ha sumado el incremento considerable en los costos de explotación, etcétera, donde hay numerosas compañías de gran importancia que producen déficit también de gran importancia.

Entonces, en un mercado tan altamente competitivo no hay que entrar a analizar si el Directorio de PLUNA hace las cosas bien o mal --pensamos que las realiza en la mejor forma posible-- sino que hay que saber cuál es el concepto que tenemos de PLUNA, dónde la ubicamos y qué forma le queremos dar. Eso es lo que plantea este proyecto de ley

En función de estos elementos entendemos debe tomarse posición sobre este proyecto de ley, que da al ente una naturaleza jurídica que, si bien no está claramente definida en nuestro Derecho, tiene antecedentes que datan de hace 40 ó 50 años. Además, existen precedentes en materia de acciones seguidas por el Estado, como por ejemplo, la creación de CONAPROLE --que ha resultado absolutamente positiva-- en 1935, que es tal vez, el primer ejemplo de persona pública no estatal, a pesar de que su naturaleza jurídica pueda ser discutible.

Señor Presidente: resumiendo, pienso que el objetivo de PLUNA debe ser analizado en función de su papel en el transporte y de su economía de empresa, porque requiere capital de alto riesgo y se encuentra en un mercado de gran competitividad.

SEÑOR MENENDEZ.- Con respecto a lo que manifestó el señor

Subsecretario en el sentido de que no está en juego la actuación del Directorio de PLUNA, quiero expresar que mi exposición no tenía el ánimo de justificar nuestra actuación sino de dar a conocer la realidad y marcar algunos errores que, a mi juicio, existieron en la sesión anterior.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: quiero comenzar mi corta exposición expresando que el señor Director Menéndez ha realizado una descripción del funcionamiento de PLUNA durante estos dos años, demostrando sin duda una buena gestión del Directorio que ha valorizado al ente.

El Directorio se ha preocupado mucho de la situación de PLUNA y de su posible mejoramiento. Por lo tanto, no está en tela de juicio la gestión del Directorio ni tampoco la capacidad técnica, administrativa y comercial de la empresa. Creo que el tema a tratar es su viabilidad en el futuro.

El señor Director Menéndez mencionó el caso de un pequeño país similar al nuestro, pero con el doble de habitantes, cuya línea aérea --Swissair--ha podido subsistir en forma magnífica. Hay que tener en cuenta que además de tener el doble de pasajeros, la capacidad económica de cada uno de los habitantes de Suiza debe ser diez veces superior a la de los uruguayos. Por lo tanto, el potencial de Swissair en materia económica debe ser treinta o cuarenta veces superior al de PLUNA. Además, Suiza está ubicada en medio de Europa, es decir, en un continente en el que todos sus habitantes tienen una capacidad económica muy importante y donde el tráfico aéreo y la utilización de los aviones es cosa muy usual no sólo para los hombres de negocios sino para todo el mundo. De manera que la comparación no es correcta, si bien hay ciertas similitudes de tamaño; analizando todo el contexto vemos gran cantidad de diferencias.

Es absolutamente correcto lo que expresó el señor Director Menéndez en cuanto a que PLUNA no debe ni tiene por qué pagar las amortizaciones ni la deuda contraída por la adquisición de los Boeing 737. En el momento en que éstos se compraron, tenían un destino específico. Se había establecido que Rentas Generales los iba a pagar. Me preocupa que si bien PLUNA no debería hacer frente al pago de esa deuda financiera, debería sí generar las amortizaciones correspondientes para que cuando esos aviones

finalicen su vida útil, este ente pueda tener en caja el dinero suficiente como para reponerlos. Pienso que lo que va a ocurrir es que Rentas Generales va a hacer frente a los compromisos financieros; los aviones no se amortizarán, su vida útil concluirá dentro de algunos años y nos veremos entonces enfrentados nuevamente al hecho de que hay que renovar la flota. Obviamente, en este caso Rentas Generales no va a ser tan generosa como en aquel momento, puesto que aquello se hizo bajo el régimen de facto por medio de un crédito que recibió la Fuerza Aérea de parte de los Estados Unidos, que utilizó para la compra de aviones civiles en lugar de adquirir aviones militares.

En consecuencia, PLUNA va a tener que hacer frente a la compra de esos aviones y a la erogación correspondiente. Lógicamente, para ello va a requerir un financiamiento y un aval financiero y otra vez estaremos en la misma situación, y el ente se transformará en una empresa profundamente deficitaria. Además, alguien va a tener que cubrir el déficit real que se va a generar dentro del balance de PLUNA.

Por otra parte, nos encontramos con otro hecho. En función de que a los Boeing 737 les queda cierta vida útil, tenemos tiempo para poder tomar precauciones. Sin embargo, con la línea a España tenemos un plazo perentorio puesto que el avión que actualmente se arrienda a Aerolíneas Argentinas no puede seguir volando a Madrid a partir del 1º de enero de 1988. Este es un problema a resolver en corto plazo porque en la medida en que tengamos que arrendar un nuevo avión y adiestrar personal, habría que realizar una inversión mínima de U$S 10:000.000. Entonces, hay que tener presente que deberemos realizar inversiones sin el respaldo de Rentas Generales, que pesarán en el balance de PLUNA, transformándola en un ente netamente deficitario.

Entendemos que es importante que Uruguay cuente con una línea aérea. PLUNA tiene un importante valor, pero resulta muy difícil para el Estado seguir invirtiendo en ella cuando tiene que pensar también en tantos otros sectores de la sociedad y de la economía nacional. Además, a través de un cambio del estatuto jurídico de PLUNA se podrían obtener socios o inversores que contribuyeran con el dinero con que hoy no cuenta el Estado uruguayo.

mg.6

Eso es lo que nos ha movido a presentar este proyecto de ley, señor Presidente, el que, a nuestro juicio, tiende a asegurarnos la existencia de una línea aérea uruguaya, cuyos capitales podrán ser nacionales y extranjeros pero que seguirá llevando la bandera uruguaya y continuará prestando un importante servicio al país.

Nuestra gran preocupación es que, dentro de la situación actual y de la situación económica a la que va a ir llegando inexorablemente cuando pasemos a tocar el tema del 707 y del agotamiento de la vida útil del 737, es que PLUNA no va a tener dinero para renovar los aviones y es en ese momento en que nos encontraremos con la gran disyuntiva de qué es lo que vamos a hacer.

El Poder Ejecutivo, preocupado por la permanencia de una línea aérea uruguaya al servicio del país, ha presentado este proyecto de ley, por el que será posible que capitales privado ingresen a PLUNA, a los efectos de fortalecerla y de que pueda continuar brindando la asistencia de calidad y competencia necesarias para que la empresa sea redituable.

Esa es la intención.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de cederle la palabra a otro señor Senador deseo hacer algunas manifestaciones.

En primer lugar, como el proyecto naturalmente afecta fundamentalmente al organismo, a la Comisión le pareció lógico y necesario conocer la opinión de su Directorio.

Le pareció que al Directorio de PLUNA no le podía ser indiferente un problema que afecta la existencia, la estructura jurídica y administrativa del Ente.

El señor Director Menéndez ha dicho que no le corresponde opinar sobre el asunto porque se trata de una decisión

mg.7

25x

política y por tanto es de la órbita del Poder Ejecutivo y del Parlamento. Por el contrario, yo entiendo que la Comisión tendría que tener alguna opinión por parte del Directorio.

Ahora me siento un tanto confundido porque para poder conocer cuál es la opinión del Directorio de PLUNA la Comisión va a tener que estudiar detenidamente las actas de la sesión anterior y las de ésta y hacer una especie de resta con el objeto de saber en qué temas hay opinión unánime y en qué otros hay discrepancias.

En segundo término, de lo dicho surge unanimidad en señalar el estado deficitario y de carencias de PLUNA y asimismo que el Directorio actuó correctamente lo mismo que los funcionarios administrativos y técnicos.

Entonces, yo me pregunto ¿a qué se debe el estado actual de PLUNA?

¿Es que los aviones son malos?

De los datos que tengo en mi poder se advierte que, por encima de balances y estados de situación, el Gobierno Central en 1984 tuvo que contribuir con más de 300:000.000, en 1985 con más de 400:000.000 y en 1986 con más de 700:000.000.

No sé con cuánto tendrá que contribuir en 1987.

Eso por un lado, pero por otro, cuando se plantea la posibilidad de transformar a PLUNA, y permitir la participación total o parcial de capitales privados se señala --cosa que se nos ha dicho en otras ocasiones-- que será necesaria una profunda modificación en la organización administrativa, burocrática e inclusive técnica del Ente.

Quizás se deba a mi ignorancia sobre el tema pero confieso que me siento confundido en lo que respecta a este desastre. ¿De dónde surge? ¿Hay alguien responsable? ¿La responsabilidad es que nace en el 73 y termina en el 85? En este último caso, la dictadura sería la culpable de todo; pero el señor Subsecretario nos dijo que el problema se remonta a 25 años atrás. Reitero que me siento confundido y espero que en las subsiguientes deliberaciones de la Comisión estas cosas se puedan aclarar.

SEÑOR CANABAL.- Yo también me siento confundido. En la sesión anterior el Presidente de PLUNA manifestó que el Ente es absolutamente deficitario. Quisiera que se me hiciera una aclaración al respecto.

SEÑOR MINISTRO.- No hay ninguna duda de que es absolutamente deficitario y eso surge de sus balances. Además, si se hace un análisis económico de la empresa no se debe tener en cuenta el hecho de que se le regalaron tres aviones. Para hacer un análisis serio de la viabilidad de la empresa tendríamos que incorporar como capital esos aviones 737 que si bien PLUNA no debe afrontar deuda alguna, sí debe amortizarlos.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Las interrogantes de los señores Senadores apuntan al centro del problema, al hecho de que PLUNA ha sido deficitaria desde que nació. Lo hizo como empresa privada y ha continuado subsistiendo todos estos años gracias al aporte del Gobierno Central.

No podemos desconocer que en ciertas áreas el Estado toma la decisión de subsidiar un servicio porque no hay quien lo pueda prestar. Pero el caso de PLUNA no es ése porque el servicio aéreo lo prestan numerosas compañías extranjeras. Tampoco es lógico que la sociedad, a través de los impuestos, esté subsidiando a algunos uruguayos, argentinos, brasileños y españoles que viajan. En una sociedad como la nuestra con tanta escasez de recursos y carencias, donde es tan difícil estructurar un presupuesto justo, no parece lógico ese aporte. Sin embargo, en sectores como el hidroeléctrico, ocurre a veces que no hay quien financie el servicio y aunque no sea muy rentable el Estado se ve en la necesidad de hacerse cargo de él.

En el caso que nos ocupa, el Estado se hizo cargo de una compañía en quiebra y desde hace más de 40 años se ha

visto arrastrado a mantener una situación que, desde hace 25 años, todos los que la estudian han llegado a la conclusión de que la actividad es de alto riesgo y que siempre ha tenido necesidad del aporte de capitales por parte del Estado. Entonces, lo que está fracasando no es un funcionario o un Directorio en particular, sino la propia figura del Estado porque está explotando un área comercial a una escala muy pequeña y que no reditúa. Hay que tener presente que PLUNA tiene 200 funcionarios en el exterior para mantener bocas de venta con el objeto de vender pasajes en un avión de larga distancia y tres pequeños aviones de corta distancia.

Si compañías de prestigio internacional con bocas de venta en todo el mundo y cientos de aviones tienen problemas económicos qué puede esperarse de PLUNA.

Entonces, cómo el Estado va a arriesgar el equivalente del costo que significa construir la mitad de las escuelas del país en comprar uno o dos aviones, en una empresa de alto riesgo que, aunque pueda administrarse correctamente con el actual sistema burocrático --debido a que es necesario seguir las reglas del Estado para hacer compras-- es absolutamente inviable. El problema no radica en la dirección del organismo ni en la capacidad técnica de los pilotos, que sabemos son muy buenos, y tampoco totalmente en el excesivo número de funcionarios administrativos.

Señalo además, señor Presidente, que a la alternativa que se propone no le tiene miedo el personal de vuelo sino que las mayores resistencias provienen, precisamente del personal administrativo, que es exorbitante, habida cuenta del exiguo número de aviones.

Insisto en que la tendencia del Estado uruguayo a incrementar su Administración, la pesadez de su marcha, hacen de por sí inviable el modelo de PLUNA como explotación. Eso es evidente desde el momento de su creación. En eso coinciden todos los que han estudiado el problema con independencia de quienes estuvieran en el Gobierno. A nuestro juicio pues, la forma social actual de PLUNA la hace ineficaz. Además, la idea no es vender lo que actualmente tiene PLUNA sino evitar que el Estado continúe arriesgando capital y que ese albur lo corran capitales privados.

En ese sentido el "Know How" y las bocas de ventas, que

son elementos fundamentales en una línea aérea, en una empresa de este tamaño, aunque esté en manos privadas las tendrá que buscar afuera porque tampoco tiene muchas posibilidades en un mundo de tanta competencia, si no logra, por lo menos un pool de empresas.

Esa es la reflexión que nos merece este tema; comprendemos que, la información, ha sido algo confusa.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Subsecretario acaba de manifestarnos que el personal técnico de PLUNA, aparentemente, estaría de acuerdo con el proyecto de ley.

SEÑOR MINISTRO.- El personal de vuelo es el que está de acuerdo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos recibido una nota de la organización de funcionarios de PLUNA que solicita una audiencia a la Comisión --creo que podríamos concedérsela para la próxima reunión-- donde se afirma que representa la totalidad de empleados del Ente y que se opone al proyecto de ley.

Dejo esta constancia solamente a los efectos de que la Comisión ya le conceda la audiencia para la próxima reunión.

SEÑOR FLORES SILVA.- He escuchado con atención las expresiones del señor Director Menéndez.

La gestión que viene realizando el Ente, en términos de más vuelos, más carga, más pasajes, más líneas, parece, desde todo punto de vista, encomiable.

Sin embargo, yo siento que varias de las inquietudes que surgieron en la sesión pasada quedan en pie; en principio, la pérdida económica endémica. El Presidente de PLUNA en esa ocasión habló de una cifra de U$S 40 millones entre los años 1981-1985, de los cuáles el 40% no es otra cosa que pérdida comercial. Dio una cantidad superior de U$S 15 millones de pérdida comercial; el resto correspondería a intereses pendientes lo cual, a su vez, genera otra deuda de U$S 45 millones. Quiere decir que estamos frente a una institución a la cual el Estado le ha dado U$S 40 millones en los últimos cinco años.

El otro aspecto que me impactó de las expresiones del

ad.3

25x

Contador Conforte es que, pese a esta gestión del Directorio y al crecimiento de los vuelos, de las cargas, y de los pasajes, en el año 1986, la cifra fue también perdidosa. Pese a que, comercialmente, hubo una ganancia superior a U$S 2 millones, cuando se computaron los intereses que debían pagarse, esa ganancia se convirtió en déficit por más de U$S 1 millón. Entonces tenemos una empresa que tiene pérdidas endémicas pese a los esfuerzos del Estado, como muy bien manifiesta el señor Director Menéndez.

Está el tema de ineficiencia que es muy difícil tratar porque, naturalmente, no se puede achacar las culpas a los funcionarios de PLUNA, pese a que en la sesión pasada el señor Director Menéndez expresó que donde existían carencias en cuanto a calidad era en el sector administrativo y no en el personal técnico.

En ese sentido, el Presidente de PLUNA cuantificó esa ineficiencia expresando que PLUNA transportaba 350 pasajeros por año y por funcionario; la Japan Airlines transporta 700 y la Eastern Lines más de 1.000. Quiere decir, entonces, que además existe deficiencia importante desde el punto de vista estructural, aparte de que tenemos algunos problemas coyunturales porque estamos volando en la línea intercontinental que poseemos, con un avión antieconómico.

Las informaciones que hemos recibido nos dan una visión más clara del problema; pero, en última instancia, lo conceptual en torno a las reflexiones realizadas por el Contador Conforte la semana pasada, siguen en pie.

Por consiguiente deseo preguntar si en este tema de las pérdidas endémicas del Ente hay algo que revertir porque, en última instancia lo que está en cuestión es la sobrevivencia de PLUNA.

Pienso que, en algún momento, el Estado no va a poder seguir contribuyendo a esta canilla abierta. No es que estemos eligiendo si hacemos de PLUNA una empresa privada o estatal, sino que estamos viendo cómo se la puede hacer viable, que es otra cosa.

En ese sentido, debemos reflexionar si la incorporación del capital tendrá que ser total o parcial, si debe ser estrictamente como capital o, fundamentalmente como "Know How"

ad.4

25 x

o como mercado cautivo.

En última instancia estamos frente a un proyecto de ley que envía el Poder Ejecutivo y sobre el cual el Directorio de PLUNA ha venido a proporcionar su información expresando que la situación del Ente es muy grave --con algunas discrepancias-- que existe una mayor o menor eficiencia del personal y a lo importante que es, que las herramientas se fabriquen en el país, cosa que quiero destacar; sin embargo, el verdadero tema es que sigue habiendo pérdidas importantes y que debemos pensar en la viabilidad de PLUNA; eso es lo que tenemos sobre la mesa.

SEÑOR GARGANO.- Creo que las opiniones sobre la naturaleza jurídica que va a tener el Ente, como se ha gestado la ineficiencia, que se aduce tiene el organismo, y la forma del origen de las deudas, puede ser materia que fundamente posteriormente, la postura de cada integrante de la Comisión.

Ahora deseo hacer algunas preguntas para después realizar el debate, porque entiendo que ésta es una etapa de información y de recoger las informaciones del Poder Ejecutivo, así como la del Directorio de PLUNA, en torno a los elementos que dan base a la posición del Poder Ejecutivo al presentar este proyecto de ley.

Ahora se plantea la constitución de una sociedad con ingreso de capital privado estableciendo mecanismos para el nivel de ese ingreso que, por otra parte, no tiene límite, puesto que puede ser el 40%, el 50%, el 60%, 70% o 100% puesto que el proyecto de ley no pone tope a la participación de capital privado.

Para volver eficiente a la empresa --se aduce que el capital privado la dotaría de eficiencia y posibilitaría que entrara en el mercado en condiciones competitivas-- en el Capítulo 5º del proyecto de ley se habla del régimen jurídico y tributario y existen dos artículos que me llenan de asombro porque colocan al Ente en una condición absolutamente ventajosa con respecto a otras empresas privadas.

Por el artículo 13, la nueva PLUNA con esas características, que puede tener un 100% de capital privado, queda exonerada de todo tributo, incluso, el del valor agregado que corresponde pagar en ocasión de la importación de aeronaves,

ad.5

25x

elementos motopropulsores, instrumentos, repuestos, y materiales necesarios para las mismas.

Asimismo, por el artículo 14 se dice que PLUNA quedará exonerada, por el término de 10 años, a contar de la vigencia de la presente ley, del impuesto al patrimonio.

Todo esto me llena de asombro porque al mismo tiempo de sostener una tesis, se gestan ventajas para esa empresa privada, que la colocan en situación absolutamente privilegiada frente a otras también privadas, por cuanto recibe un subsidio adicional del Estado para que pueda competir.

¿Que empresa privada o mixta va a hacer esto? Una empresa que tenga todas las ventajas de las empresas estatales y no tenga, digamos, la posibilidad de demostrar su eficiencia en las mismas condiciones de igualdad que el resto de las empresas privadas.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Estamos frente a una empresa que realiza vuelos internacionales. Por lo tanto, diría que no la estamos colocando peor, o tal vez sí --porque la exoneración, en definitiva, es con cierto plazo-- de lo que estamos colocando, por ejemplo, a nuestra Marina Mercante que, en definitiva, hace lo mismo: transportar pasajeros y carga hacia el exterior.

Ha sido política coherente de este Poder Ejecutivo --y coherente incluso también de la Comisión de Transporte, que ha aprobado el proyecto-- al decir: "Muy bien, con aquellas compañías que trabajan con el exterior, que significan una aportación de servicios y que de no existir, eventualmente podrían venir otras compañías que tampoco le aportan nada al Estado por concepto de importación de maquinarias y equipos, hemos tenido la misma actitud que con el otro elemento que nos vincula con el exterior, como lo es la Marina".

De modo que esa es la explicación. Como es notorio, ahí también son capitales privados. El problema es que se ha reconocido --y aquí voy a dar una opinión muy personal-- que el mejor o mayor papel desde el punto de vista de la sociedad, de una Marina Mercante Nacional o de una compañía aérea nacional, es proporcionar la posibilidad de que algunos uruguayos que sientan esa vocación la puedan realizar. Desde el punto de vista del conjunto de la sociedad, el gran tema

es que el flete sea barato.

Ese es el tema de los 3:000.000 de uruguayos. Hay algunos uruguayos que tienen la vocación de la marina, y otros la de la aviación.

Entonces es natural que el Estado les facilite que la puedan realizar, además de que ello significa fuentes de trabajo. Pero desde el punto de vista del país, que naturalmente tiene una orientación hacia la importación y la exportación, porque su estructura interna es de producción y de comercialización, el gran tema para poder sobrevivir es que el flete, como dije, sea barato, a efectos de que sus productores puedan exportar y, al mismo tiempo, importar lo que necesitamos.

Además de esto, señor Presidente, quería hacer una acotación acerca de los números. Creo que en la consideración del único balance de los últimos años, que muestra un saldo positivo, estamos omitiendo un elemento muy importante: siendo el valor del combustible de PLUNA del orden de los U$S 12:000.000 anuales, en estos momentos, con un precio de U$S 30 el barril, se estaría marcando una deuda mayor, que sería de alrededor de U$S 2:000.000. Como todos sabemos, el precio del combustible en 1986 fue debido a una circunstancia absolutamente excepcional.

Nada hace pensar que esto vuelva a suceder, es decir, que el precio del barril vuelva a ser de U$S 10.

Por lo tanto, también decimos que si no hubiera existido esa baja en el precio del petróleo, este balance, aun en lo comercial, estaría dando en rojo.

Por eso me permití, no por ilustración histórica, sino para evitar la consideración de uno, dos o tres años que pueden dar una imagen falsa, ver a PLUNA durante 40 años. Y esta ha sido la eterna historia de PLUNA: compramos un avión para pagar el déficit. Después no pagamos el avión porque no tenemos con qué; volvemos a generar déficit y a los pocos años volvemos a comprar otro avión y se vuelve a generar déficit.

Esa ha sido la historia permanente de PLUNA. Por lo tanto, ha llegado el momento de que el país asuma una decisión

en este tema como en otros, y no seguir recargando al resto de la población, financiando actividades que no son los fines esenciales del Estado.

SEÑOR COMAS.- Para contestar la inquietud del señor Senador Gargano, quisiera manifestar que todas las compañías aéreas del mundo tienen esos beneficios para la importación de material aeronáutico.

Asimismo, la gran mayoría de ellas, también tiene beneficios en sus primeros años, desde el punto de vista del impuesto a la renta.

Quisiera ahora aclarar algunas inquietudes del señor Presidente de la Comisión en cuanto a las diferentes versiones que se han dado por parte del señor Conforte, Presidente de PLUNA, en la sesión pasada, así como algunas manifestaciones del señor Menéndez realizadas en la sesión de hoy que, en cierta manera, he tratado no de refutar, pero sí he de hacer algunas puntualizaciones.

Cuando este Directorio tomó a su cargo PLUNA, en el año 1985, hizo un diagnóstico de la situación.

Como primera medida, entendimos que PLUNA necesitaba una transformación inmediata --llamémosle de ingreso de capitales, de privatización, es decir, todas las modalidades posibles-- y los tres Directores estuvimos de acuerdo.

Tal es así, que manifestamos a cada compañía que nos visitaba --incluso a las que no venían les enviábamos a través de sus representantes en el Uruguay nuestras inquietudes-- nuestro interés en asociarnos, a efectos de que ingresara algún tipo de capital del exterior.

Como se sabe, PLUNA necesitaba tecnología, mejorar sus servicios, porque de la forma en que se estaban desarrollando las cosas no se podía continuar.

También entendimos que la situación de los funcionarios, siendo funcionarios públicos, en una empresa que es dinámica como lo es la aviación, que puede sufrir cambios en un término de 24 horas, resulta muy difícil de controlar.

ad.8

Está también el problema de la inamovilidad que existe con respecto al personal de PLUNA. Estas son cosas que hemos planteado y en las que siempre hemos estado de acuerdo los tres Directores de PLUNA. Entendemos que la discusión de si el departamento técnico es bueno o malo, si hay funcionarios administrativos que son buenos o malos, es algo que no hace a la cosa de fondo, que viene de más atrás.

El doctor Atchugarry ha mencionado que históricamente PLUNA ha sido un Ente deficitario. Considero que un contribuyente, que puede ser cualquiera de los que estamos aquí sentados, no puede estar pagando, por ejemplo, cuando compra un paquete de cigarrillos, un impuesto para financiar una empresa deficitaria.

Esta es una empresa absolutamente selectiva. Debido a los costos de los pasajes, pueden acceder a los viajes muy pocos uruguayos.

De modo que, no sólo estamos subvencionando a pasajeros uruguayos, sino también a extranjeros. Al respecto, en algún momento, los funcionarios de PLUNA han hablado de la pérdida de soberanía.

Y yo creo que es más pérdida de la soberanía que un uruguayo subvencione a un pasajero extranjero.

Entendemos que debe haber un cambio de fondo en la estructura de PLUNA, de la forma que se quiera.

El Poder Ejecutivo presentó este proyecto en el cual nosotros no intervenimos, pero sí le planteamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas las inquietudes de los tres Directores.

Es necesario que esto quede aclarado. Los tres Directores manifestamos nuestro deseo en el sentido de que haya grandes transformaciones en PLUNA.

Los tres somos conscientes de ello.

ad.9

25 x

El señor Canabal mencionaba, que le gustaría oír cuáles son las versiones del Directorio y qué opinión tiene con respecto a esto. Estoy mencionando, a título genérico que el interés de los Directores es que de alguna manera se transforme PLUNA. Ello puede ser a través de esta ley pero, insisto en que hay voluntad de transformar al Ente.

SEÑOR BATLLE.- He estado observando el estado de pérdidas y ganancias y veo que finaliza con un párrafo que dice: "superavit del ejercicio". Esto es realmente interesante.

Desearía se me aclararan algunos datos. Se habla de ingresos operativos y se establecen dos fuentes. Supongo que los otros recursos serán servicios de asistencia a otras compañías, según lo ya expresado por los señores Directores en la reunión anterior. Luego dice:"Ingresos ajenos al transporte" y hay otro rubro llamado "Ingresos del giro" con una cantidad importante que alcanza a U$S 2:000.000. ¿Qué son los ingresos del giro?

SEÑOR COMAS.- Es el arrendamiento del avión 737 al exterior.

SEÑOR BATLLE.- Por ingresos varios hay una cantidad mínima y luego "Ingresos del giro" por esa cantidad importante. Si no son ni pasajes ni servicios, ni son los ingresos operativos que son los que se dan a otras compañías cuando llegan sus aviones al Aeropuerto, quiere decir que se dan por otras causas. ¿Cuáles son las causas por las cuales PLUNA tiene un ingreso tan importante de U$S 2:000.000?

SEÑOR COMAS.- Son los servicios a terceros que se consideran ajenos a la parte operativa, y a ello se suma el arrendamiento del avión 737. Es aproximadamente U$S 1:000.000 por cada concepto.

Ese avión se arrienda durante la temporada baja o sea, en los meses de invierno. Eso se hace para no tenerlo parado.

SEÑOR BATLLE.- ¿Por qué no se puede utilizar ese avión?

SEÑOR COMAS.- Porque no tenemos rutas ni pasajeros suficientes para transportar. Ese avión se utiliza en la temporada de verano en la línea Punta del Este - Buenos Aires y en el refuerzo de las líneas regulares al Brasil y del puente aéreo. De esa manera conseguimos más ocupación para los aviones que quedan acá. Con tres aviones bajaría el porcenta-

je de ocupación por asiento. Al desprendernos de éste --por el cual nos ingresa una importante suma de dinero--, podemos utilizar mejor los restantes.

SEÑOR MENENDEZ.- Es señor Senador no estaba presente cuando hablé sobre ese tema. La necesidad de arrendar un avión al extranjero se dabe a las fluctuaciones del mercado. Nosotros no tenemos un mercado uniforme. Existe una diferencia grande entre la temporada alta y la baja. También manifesté que eso es algo normal en todo el mundo, se hace por todas las compañías y frecuentemente recibimos ofrecimientos de compañías eropeas de arrendamiento de sus aviones.

SEÑOR BATLLE.- No hacía esta pregunta a título de crítica. Considero que es un buen uso de los recursos que se tienen en la mano. Simplemente quería saber el origen de los mismos.

En la sesión pasada se nos habló de otro tipo de ingresos que eran los financieros y que están ubicados en el estado de pérdidas y ganancias, en otro item, por un valor de N$ 1.466:768.544,30. Eso no es ni arrendamiento ni ventas de pasajes. ¿Qué es?

SEÑOR COMAS.- Son Bonos del Tesoro o colocaciones de dinero que tenemos en el exterior haciendo operaciones financieras.

SEÑOR BATLLE.- Quiere decir que reciben un subsidio de la Tesorería y al mismo tiempo colocan dinero fuera del país.

SEÑOR COMAS.- El dinero que está en caja tratamos de utilizar lo lo mejor posible.

SEÑOR MENENDEZ.- No es propósito de PLUNA, ni está en su giro, realizar negocios financieros. Pero siempre hay una masa de dinero que el Ente debe tener para atender sus obligaciones inmediatas y, por supuesto, se trata de hacerlo en las mejores condiciones en cuanto al resultado para la empresa. Se hacen las colocaciones en Bonos del Tesoro y, eventualmente, el dinero de giro se coloca en bancos que nos dan utilidad.

SEÑOR COMAS.- Por la modalidad de la operación del transporte aéreo, el pago de los pasajes se hace en forma anticipada. La mayoría de las veces esta operación se realiza dos, tres o cuatro meses antes del vuelo del pasajero. Ese dinero lo tenemos en caja, y por lo tanto todavía no entró porque

el pasajero puede devolver el pasaje. Nosotros lo contabilizamos cuando el pasajero lo ha usado. Mientras esto no sucede lo tenemos como un dinero transitorio.

SEÑOR BATLLE.- No me parece mal que si tienen alguna disponibilidad de dinero la usen lo mejor que puedan en beneficio de la gestión comercial.

El balance, da un total de gastos, incluido los financieros, que es mayor que el total de ingresos. Luego se le suma un aporte del Gobierno Central y se establece que el ejercicio tiene superávit.

SEÑOR COMAS.- El aporte del Gobierno Central no es operativo, es un mecanismo que se utiliza en PLUNA para el pago de las deudas de los aviones. El servicio de deuda se contabiliza como pagado por PLUNA y después se le da ingreso como aporte del Gobierno Central. En resumidas cuentas el dinero no le ingresa nunca, porque lo paga directamente el Banco Central a los bancos acreedores. Es una manera de ordenarnos contablemente, por lo cual son cuentas transitorias. Figuramos como si hiciéramos el pago y, por otro lado, le damos ingreso al aporte del Gobierno Central, pero no es subsidio operativo.

SEÑOR BATLLE.- En el balance de ganancias y pérdidas tendrán incorporado, a las obligaciones del Ente, aquellas cuyos servicios son atendidos por la Tesorería.

SEÑOR COMAS.- Antes de que llegara el señor Senador se aclaró la razón del ingreso a PLUNA de esos aviones 737. En el año 1980, bajo el gobierno de facto, PLUNA tuvo el obsequio de un crédito a la Fuerza Aérea. Ya había tenido otros similares la Marina y el Ejército.

La Fuerza Aérea eligió entre aviones militares y civiles y, como ya había comprado una serie de aviones militares, prefirió comprar los 737. Eso, desde sus inicios, ingresó a PLUNA como un regalo, ya que no necesitaba estos aviones, sino que fue la Fuerza Aérea --que era quien dirigía el Ente en ese momento-- la que decidió comprarlos.

SEÑOR BATLLE.- Quiere decir que estos aviones no figuran en el activo ni en el pasivo de PLUNA. Puesto que son un regalo, no se debe nada por ellos y tampoco forman parte del activo aunque, evidentemente, deben figurar en el pasivo

25 x

en algún lugar, porque alguien los está pagando.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Aunque esta no es mi especialidad, tengo la sensación de que debe estar incorporado a este pasivo, ya que el mismo asciende a N$ 10.000:000.000. Tomando en cuenta la cantidad y tal como debe estar cotizado el dólar en este balance, se trataría seguramente del saldo pasivo, que hoy es del orden de los U$S 46:000.000. Por lo tanto, presumo que, desde el punto de vista contable, se están adjudicando al pasivo de los préstamos del exterior, la deuda generada por esos aviones.

También me parece que en la parte correspondiente a gastos deberían figurar los pagos que se han realizado y, a su vez, el aporte del Gobierno Central. Tenemos la sensación, por el importe, de que entre los gastos financieros debería estar incluido el pago de estos préstamos al exterior. Por ese concepto, ya se han pagado U$S 46:000.000 por parte del Gobierno Central y todavía se debe una cifra similar. Quiere decir que se ha amortizado muy poco, ya que queda un 10% del capital inicial y se debe prácticamente todo.

Más allá de la raíz histórica, lo cierto es que se trata de bienes incorporados al Ente, que éste utiliza y que deben figurar en su activo y en su pasivo, independientemente de que uno pueda criticar la decisión de quien comandaba PLUNA en ese momento. Esa es la realidad de PLUNA; son aviones de PLUNA y ella los debe, así como el Estado debe asistirla para poder pagarlos. Esta es, contablemente, la realidad.

SEÑOR COMAS.- En caso de que PLUNA tuviera que pagar estos aviones, le resultaría completamente imposible hacerlo.

SEÑOR BATLLE.- A mi juicio, este balance indica claramente que, sin incluir estos rubros --que pueden o no ser discutibles; creo que deben ser incluidos en cualquier empresa, sin perjuicio de otras apreciaciones sobre el fondo del asunto-- la gestión es deficitaria. Pero deseo hacer alguna pregunta más.

Cuando se habla de ingresos financieros --se ha explicado la naturalezas y el origen de los mismos-- ¿esto es lo que ocurre todos los años, o es una circunstancia excepcional el que existan estos ingresos?

ls.

25 x

SEÑOR COMAS.- Depende del año y de cómo esté el mercado. Si hay buena demanda de pasajes, hay disponibilidad en caja y ese dinero puede ser utilizado.

Me gustaría aclarar --reafirmando las palabras del contador Conforte en la sesión pasada-- que el superávit --entre comillas-- de este ejercicio tal vez se deba a situaciones coyunturales como son la baja del combustible a casi un 50% en los mercados; el plan cruzado que el año pasado permitió una gran ocupación de las líneas de PLUNA, ya que VARIG no daba a basto y nos derivó gran cantidad de pasaje, debido también a las facilidades económicas que en ese momento había para viajar a Brasil. El dinero y los pasajes costaban muy poco. Otra causa fue la huelga de Aerolíneas Argentinas, que nos derivó la gran mayoría de su pasaje, lo que nos permitió una buena ocupación que resultó hasta excesiva. Eso fue lo que motivó la utilidad que hubo el año pasado en PLUNA.

SEÑOR BATLLE.- Termino con estos intentos de esclarecer,a los efectos de lograr una mejor comprensión de la situación relativa a la cuestión que estamos tratando.

En el ejercicio 1985 los ingresos financieros efectivamente fueron de N$ 680:000.000 frente a N$ 1:000.400, por el mismo concepto, del ejercicio 1986. Quiere decir que vendiendo promedialmente pasajes por una cantidad que supongo ha de ser la misma --porque los aviones son los mismos y el porcentaje de ocupación no ha de haber variado mucho; por lo menos no tenemos información de que haya cambiado--, los ingresos financieros bajan sensiblemente. En el ejercicio 1981 los ingresos financieros también fueron mucho más bajos, lo que quiere decir que, según el estado de perdidas y ganancias de los últimos tres años, la gestión siempre ha tenido déficit, aún contando este último año con las condiciones excepcionales a que se acaba de hacer referencia.

Quería dejar sentado esto, porque en la reunión de la semana pasada se estableció --sin ser desmentido por ninguno de los integrantes del directorio de PLUNA-- que existían esos déficit. Tampoco fue desmentido el hecho de que para poder continuar la operación, luego de que se aplicaran las reglas internacionales --sobre ese avión que aún está en vuelo hacia Europoa-- que la impedirían o limitarían,

ls.

el Ente necesitaría un refuerzo de rubros de varios millones de dólares, cifra que se estimó --por quienes estaban aquí en representación del Ente-- que podría estar en el orden de los U$S 10:000.000, para continuar la operación, independientemente del resultado de la misma.

Por lo tanto, estimo posible que un Estado, representando los intereses de la sociedad pueda resolver, subsanar cualquier actividad. Permanentemente se realizan transferencias de un sector a otro de la sociedad. Cuando en el pasado o actualmente damos alguna ayuda o colaboración para determinada actividad comercial, industrial, etcétera; cuando hacemos un esfuerzo para la exportación de determinados artículos; cuando estamos dispuestos a través del Banco de la República o de la Corporación Financiera, a hacer inversiones para reestablecer la fuerza de determinadas actividades industriales, estamos tomando recursos de un sector de la sociedad y transfiriéndolos a otro. De alguna forma, todos los ciudadanos estamos contribuyendo a ello.

Esa puede ser una política de la sociedad, decidida por quienes la representan y, por tanto, no es un argumento a mi juicio de fuerza suficiente, para decir que no tengamos mañana la posibilidad, la potestad o el derecho de tomar una decisión similar en el caso de PLUNA, AFE, ONDA o quien sea. El problema es saber si, dentro de los recursos que una sociedad puede obtener de sus fuentes propias, de la capacidad de endeudamiento y de la utilidad del mismo, sirve, conviene o es útil hacer esa transferencia en favor de determinada actividad o no. Esta es la situación que determina la necesidad de analizar --no solamente desde el punto de vista comercial sino jurídico-- el caso PLUNA. Si en esta situación PLUNA pudiera dentro de cierto tiempo encontrarse floreciente y resolver sus problemas de personal, supongo que no hay ninguna razón para que éste pudiera ser reentrenado en esa u otra actividad. Si este Ente tuviera la posibilidad de obtener recursos propios, que esos diez millones que necesita se los prestara algún banco sin que la Tesorería del Estado tuviera que asistirla, esta sesión podría estar dedicada a estudiar el caso; pero si estamos considerando la apertura jurídica del tema a otras variables, a mi juicio se debe a que, entre las múltiples actividades en las cuales la sociedad, a través del Estado, debe de invertir, esta no es de las primeras prioridades sino que se encuentra entre las últimas.

ls.

25 x

Estamos, por ejemplo, con una terrible falta de saneamiento en ciudades importantísimas; vamos a tener que elegir entre realizar el saneamiento de Lascano y Chuy o alquilar un avión, porque tenemos opciones limitadas para los recursos a gastar.

Como este es uno efectivo --el que se precisa para todo esto-- pensamos que en esta actividad que el Estado organiza, como muchas otras que ha hecho en función de situaciones deficitarias que se presentaban en sectores de la actividad privada, esta no es solamente la transformación de una sociedad mixta o en una de mayoría, en donde la sociedad mixta sea mayoría de sector privado o en una totalmente privada, es jurídica, filosófica y políticamente --desde nuestro punto de vista-- absolutamente perjudicial para la sociedad y la soberanía del Estado uruguayo. Si así lo fuera, que volara una compañía que no tuviera sus acciones en mayoría en propiedad del Estado uruguayo, sería atentatorio para la soberanía, también, el ferry-boat, que nos comunica con la Argentina y es particular.

También lo serían las compañías privadas internacionales de ómnibus que nos unen con la Argentina. En consecuencia tendríamos que hacer una cosa fantástica en este país, construir una gran muralla, como la que hicieron los chinos, para que todo el mundo desembarcara del otro lado de ella y nosotros llegar hasta allí.

Ese es el concepto de soberanía tal como se maneja actualmente en la República, en las distintas áreas en que se está expresando. Esto me parece una especie de "cerrazón intelectual" tan trágica que va a terminar no con PLUNA sino con la República.

Cuando el señor Carlos Rafael Rodríguez nos contaba al

ls.

25x

señor Senador Ortiz y a mi en la República de Cuba de que estaba dispuesto a hacer una sociedad de economía mixta con cualquier sector privado uruguayo y que éste fuera mayoritario frente al Estado cubano creo que lo mejor sería, en lugar de aprobar este texto legal, sancionar el aprobado por la República de Cuba en el decreto-ley Nº 50, de febrero de 1981, que es mucho más flexible, sensato, da la mejor solución a este problema y nos abre todas las posibilidades para ver cuál es la que realmente es posible.

Creo que es muy difícil, señor Presidente, encontrar un socio para esta empresa. Aunque todos tengamos la vocación y el deseo, aunque nos pusiéramos de acuerdo en el aspecto político, considero que en la verdad es muy difícil, repito, hallar un socio para esta empresa.

Este Ente ¿Qué puede aportar como valor activo, de llave, de carácter comercial? Lo puede hacer el Estado uruguayo en la medida en que sea lo suficientemente eficiente esta empresa para captar el interés de los uruguayos en volar por ella, salvo que dictemos una ley especial prohibiendo a todos los uruguayos volar por empresas extranjeras.

Esto sería una tónica que ya hemos empezado a realizar en otras actividades de la vida nacional: que los extranjeros y los uruguayos circulen por carreteras diferentes o suban en distintos aviones; o sea un apartheid. Pero como esto no lo podemos realizar porque los uruguayos deciden volar por SAS, IBERIA o LUFTHANSA, ni siquiera podemos contar con el mercado teórico uruguayo como mercado que vamos a captar totalmente. ¿Qué podemos ofrecer como valor llave? El derecho que tenemos de bandera para aterrizar en otros países, que por ahora lo tenemos limitado nada más que a España, aparte de la cuestión regional.

ls.

25x

Los australianos dijeron que querían venir; creo que quieren hacerlo, pero no van a ser socios de esta compañía.

Si yo fuera argentino y tuviera capacidad de decidir el destino de la aviación argentina o si fuera brasileño y tuviera capacidad de decidir sobre el destino de la aviación brasileña no le regalaría parte de mi mercado a un australiano. Jamás haría eso. Por lo tanto, no creo que esas libertades que se precisan para embarcar pasajeros de otras naciones, se puedan dar en beneficio de compañías que sean extracontinentales, aunque no me desagrada que el que tenga interés en ello, vaya y pruebe. De repente los australianos tendrán relaciones políticas con Argentina o con Brasil que les permiten introducir en la discusión variables de carácter político que obtengan eso que para mí es difícil.

Pienso, en consecuencia, que la situación es mucho más dura; se trata de saber qué va a pasar con una empresa que, no teniendo recursos propios, que no pudiendo la Tesorería del Estado ofrecérselos, que estando enfrentada a una situación de cesación de actividades, con un avión y con otro que, inclusive, lo tienen que arreglar, en función --según nos informaron-- de disposiciones de carácter internacional dentro de un tiempo la discusión no será cuál es la naturaleza jurídica de la empresa sino otra cosa. Esta girará sobre quién paga los sueldos, porque no habrá más querosene de aviación. De acuerdo al aspecto financiero que nos terminan de informar los aviones no volarán más y no cuento para nada, señor Presidente, que a la empresa se le haga cargar con la deuda de los aviones; eso creo que ya está incorporado a la deuda externa y lo sirve la Tesorería. O sea que descuento esos costos financieros extras porque, si hiciéramos el mismo esquema para AFE, hace mucho tiempo que este ente estaría cerrado. Si dijéramos a AFE: desde ahora ustedes sobreviven con sus recursos financieros, ésta ya estaría clausurada. Si el mismo esquema se lo hiciéramos al Banco de Previsión Social, pasaría lo mismo, porque este Banco vive de sus recursos, del IVA y del Impuesto al Patrimonio. Esta es una realidad inexorable que vive el Estado y supera las ideologías y retóricas. O sea, formamos un banco de previsión para pagar las jubilaciones con lo que se recaudaba de los aportes. Eso no existe más y, por tanto, los recursos tributarios que se utilizan para inversiones de otra naturaleza, no se pueden usar porque hay que pagar el Banco de Previsión Social, los sueldos de AFE y las deudas de PLUNA, entre otras muchas.

c.b.1

25x

Esto significa que hay una realidad que debemos determinar. Soy partidario de modificar el texto legal existente, pero no en el sentido y en la forma que se proyectan en este documento; soy partidario de buscar un texto legal, modificando el anterior, que permita una mayor posibilidad de encontrar diversas soluciones. Inclusive, la solución que se propone en este proyecto de ley supone una forma distinta de acuerdo necesario, y exige otro texto legal que habilite ese acuerdo.

Por lo tanto, creo que salimos de un sistema limitado para ingresar en otro igualmente limitado. No participo de la idea de dejar a PLUNA como está jurídicamente ni tampoco de darle este sistema que la encierra a tal punto que en el mismo artículo en que se establece que va a ser una sociedad de economía mixta o sociedad pública no estatal--argumentación que refutó con toda lógica, claridad y conocimiento el señor Senador Aguirre-- se agrega que para pasar de determinado porcentaje se precisan los 3/5 de votos de cada Cámara, a fin de habilitar la creación de una nueva forma jurídica.

Reitero que tenemos que buscar algo mucho más flexible para no pasar dos veces por la misma discusión acerca de un único tema jurídico. El tema operativo comercial subyace --como dice el señor Senador Tourné-- en este asunto porque si funcionara correctamente desde este punto de vista, no estaríamos buscando soluciones jurídicas diferentes para PLUNA.

SEÑOR SENATORE.- Espero que la versión taquigráfica de las palabras del señor Senador Batlle, que dan un panorama tan apocalíptico de PLUNA no llegue a conocimiento de quienes pudieran estar interesados en adquirir el ente.

SEÑOR BATLLE.- Quiero aclarar al señor Senador que los posibles compradores conocen de aviones más que él y que yo.

SEÑOR SENATORE.- Tampoco soy partidario de crear una muralla china en nuestro país.

Voy a realizar, simplemente, dos o tres reflexiones en torno a este tema. En primer lugar, me gustaría conocer la información que aportó el integrante del Directorio de PLUNA que modifica, rectifica o da alguna opinión distinta a las esgrimidas en la sesión anterior. En segundo término, es evidente que tenemos que tomar una decisión en cuanto a la transferencia de los recursos. Hay que establecer qué queremos hacer con el país; tenemos que definir si queremos qué siga

habiendo carreteras y no haya ferrocarriles o si pensamos utilizar el sistema de transporte marítimo a bajo costo. Es decir, tenemos que estructurar el país porque tenemos que distribuir sus recursos para cumplir con los fines que entendemos más importantes.

Todos los uruguayos tenemos concepciones distintas y concretas respecto a este tema. Los partidos políticos que están representados en el Parlamento Nacional obviamente reflejan esas diferentes ideas. Así, unos dan prioridad a algunas áreas y otros, a otras. Como es natural, al plantearse temas como el que hoy estamos considerando, se producen discusiones, pèro pienso que tendríamos que centrarnos en el punto concreto que tenemos que definir.

SEÑOR FLORES SILVA.- Creo que el tema que hoy nos convoca no es el establecimiento de prioridades en los proyectos o consideración de los partidos políticos.

Quiero señalar el hecho de que en una instancia política denominada Acuerdo Nacional, todos los partidos coincidimos en que este tema no era prioritario. Me refiero a la incorporación de capital privado a PLUNA. Dicho de otra manera, el hecho de que el Estado no siguiera invirtiendo ingentes capitales en PLUNA contó con el acuerdo de todos los partidos. Creo recordar que el Frente Amplio --que hoy representa el señor Senador Senatore-- estableció que no quería que se privatizara el ente en su totalidad, pero que aceptaba la privatización parcial de PLUNA, por lo que la incorporación del malhadado capital privado estaba, en última instancia, aceptada.

SEÑOR SENATORE.- Antes de continuar con mis reflexiones, quiero analizar muy brevemente el documento o el hecho histórico que mencionó el señor Senador Flores Silva.

No he olvidado los documentos del Acuerdo Nacional, pero tampoco olvido otro acuerdo anterior que obligó a adoptar determinadas soluciones. No voy a mencionar el nombre de ese acuerdo porque el señor Presidente no lo encuentra de su agrado. Es decir, que hay muchos acuerdos, ideas o intenciones que, lamentablemente, por falta de decisiones políticas no llegan a hacerse efectivos.

Con respecto al tema concreto de PLUNA, aquí se ha dicho que no se sabe qué hacer con los aviones. Pienso que cuando se hace una donación a una empresa, eso pasa a formar parte

de su activo. Si se trata de donaciones, por supuesto la empresa no tiene nada que pagar; si se cometió un error al realizar la donación, el problema no es de quien la recibe porque ella se incorpora a su capital. Si esa donación excediera de los mínimos no imponibles del impuesto al patrimonio, lógicamente tendrá que computarla y pagar dicho impuesto, pero nunca el costo de la donación.

SEÑOR MINISTRO.- Habíamos señalado que aceptábamos ese criterio, pero que nos preocupaba la visión de futuro de PLUNA, en el caso de que aparecieran otros Reyes Magos que regalaran a PLUNA tres aviones. Dentro de un tiempo esos tres aviones no van a poder seguir volando y vamos a necesitar otro regalo para que PLUNA pueda cubrir sus vuelos.

Centramos el tema en la visión de futuro del ente y queremos evitar su colapso. Acepto el punto de vista del señor Senador en cuanto a lo que ha ocurrido con ese regalo del pasado, pero insisto en que si no se toman acciones para encauzar el futuro de PLUNA, va a llegar un momento en que no habrá más aviones. Los funcionarios del ente trabajarán en los mostradores, pero no habrá más vuelos; de todas maneras, los uruguayos seguirán volando a través de otras empresas. Lo que buscamos a través de este proyecto o de otro sustitutivo es encontrar la forma de permitir la supervivencia de PLUNA en el futuro sin que tengamos Reyes Magos que nos regalen aviones.

SEÑOR SENATORE.- Los Reyes Magos no lo son tanto porque ese dinero salió de todas las contribuciones, incluso de las que realiza el señor Subsecretario cuando compra sus paquetes de cigarrillos.

SEÑOR COMAS.- Quería aclarar que cuando me referí a las donaciones y el señor Ministro mencionó a los Reyes Magos, estábamos aludiendo a todos nosotros; la donación la estamos pagando todos de nuestros bolsillos. La que no paga es PLUNA, porque no lo puede hacer. Además, cabe destacar que nosotros heredamos ese regalo.

Una de las primeras reflexiones del Directorio se centró en el error que se cometió al vender los 707 existentes. Había una deuda de alrededor de U$S 7:000.000 que hoy se sigue pagando. En la actualidad queda aún por pagar U$S 2:000.000. Resumiendo, lo que se hizo fue malvender esos aviones e hipotecar al país --y en definitiva, a PLUNA-- por la vía de com-

25x

prar los 737 que eran totalmente innecesarios.

SEÑOR SENATORE.- Nuestra intención es colaborar en encontrar una solución y está lejos de mi pretensión pedir que PLUNA siga como está. Pero no me parece justo que se pongan de relieve ciertos elementos porque yo podría agregar que, por ejemplo, se está pagando más caro el combustible porque el flete nos cuesta más. ¿Por qué? Porque el transporte se hace en buques de bandera nacional pero no en barcos de ANCAP. Se han habilitado créditos para comprar barcos petroleros con destino a la Armada Nacional y el costo resulta más elevado. Todo eso lo paga la sociedad uruguaya, no le quepa la menor duda.

Se habla de la ineficiencia de PLUNA y se le atribuye al gran número de funcionarios, etcétera. El error viene de muy atrás y no voy a cargar la responsabilidad a los doce negros años de la dictadura. Todo se debe a decisiones políticas de las que indudablemente, cuando pertenecí al Partido Colorado --que fue gobierno durante muchos años-- participé. Insisto en que la burocratización de la empresa y la ineficiencia de algunos funcionarios viene de antiguo y de ello son responsables los Partidos que han estado en el Gobierno del país.

Los que estamos en el Frente Amplio, señor Presidente, sólo queremos hacer algo para empezar a caminar por la senda correcta y creo que uno de los primeros pasos es que el Estado tenga el número suficiente de funcionarios y que éstos sean técnicamente más capaces. Así no tendríamos que escuchar cosas como las que señaló el señor Presidente de PLUNA en cuanto a sus funcionarios.

En mis 30 años en la Administración Pública he visto muchos funcionarios ineficientes, pero muchas veces eso se debe a la forma en que ingresan. Por ejemplo, a un hombre que no sabía ni leer ni escribir se le encargaba poner los números a las declaraciones juradas que se recibían en la oficina, cosa que hacía con la dificultad que es de imaginar. Entiendo que se es injusto cargar las tintas sobre la actuación de ciertos funcionarios, máxime cuando ello se maneja como fundamento para una solución, de la situación de una empresa estatal, cosa que tendría que enfocarse desde otro punto de vista.

Me siento confundido ante el análisis que se hace de la

c.b.

25 ×

situación de PLUNA. El señor Director Menéndez en su exposición de hoy hizo un enfoque menos negativo que en la oportunidad anterior. Entonces, para poder tomar posición creo que sería necesario que el Directorio nos hiciera llegar la documentación en la cual basó su ponencia de la sesión de hoy, con el objeto de distribuirla entre los miembros de la Comisión.

SEÑOR MINISTRO.- Escuché con atención la larga y detallada exposición del señor Director Menéndez que ha mostrado aspectos del funcionamiento de PLUNA que responden a una visión diferente a la planteada en la sesión anterior. Sin embargo me consta --porque he conversado al respecto con el señor Director-- que no está en desacuerdo con la posible modificación de la naturaleza jurídica de PLUNA. Creo que en este momento corresponde clarificar si la intención del señor Director Menéndez al hacer su exposición era dejar subyacente --como decía el señor Senador Batlle-- el hecho de que él no estaría de acuerdo con éste u otro proyecto de ley que cambiara el régimen jurídico de PLUNA.

SEÑOR MENENDEZ.- Estoy de acuerdo con el señor Ministro. Además, yo había pedido la palabra justamente para hacer algunas reflexiones de las cuales seguramente iba a surgir la respuesta a esa inquietud.

En primer lugar, comparto lo que aquí se ha dicho con respecto a prioridades. Reconozco que hay otras áreas en las que se necesita el apoyo del Estado con más urgencia que en PLUNA. Comparto también lo dicho en el sentido de que el principal problema del ente es la ineficiencia. Tan es así que si se pudiera dotar a PLUNA de los medios necesarios para hacerla eficiente creo que tendría posibilidades de mantenerse como empresa aérea, tanto perteneciendo al Estado como en calidad de empresa mixta o privada.

Cuando hablo de ineficiencia me refiero no sólo al personal --que puede ser importante pero cuya incidencia es porcentualmente menor dentro de la situación general de PLUNA-- sino a aquella con la que se enfoca la resolución de los grandes problemas. El señor Ministro decía --y es muy cierto-- que hay una deuda, que si bien no es de PLUNA es del país, que la empresa tendría que atender o, por lo menos, crear los fondos para poder afrontar la situación que se planteará cuando haya que cambiar los aviones.

En el último ejercicio, PLUNA recibió, de parte del Gobierno Central, N$ 732:000.000 o sea, alrededor U$S 3:500.000. Como decía el Ministro, PLUNA no previó una reserva para amortizar los aviones 737. Es necesario tener en cuenta que PLUNA está pagando la amortización de los aviones 727, como dije antes. Este año el Ente pagó U$S 1:500.000 por amortización e intereses de la deuda generada por la operación de la compra de esos aviones. A mí me preocupa la ineficiencia en resolver los grandes problemas, porque no sé si era necesario sustituir esos aviones o si podíamos estar usándolos todavía --como lo expresó el señor Comas-- absorbiendo la deuda perfectamente. Con esos dos aviones se cumplirían todos los vuelos regionales. Por eso pienso que hubo ineficiencia cuando se decidió la compra de los tres aviones 737. Si a los U$S 2:500.000 que dio de utilidad el balance del año 1986, le agregamos U$S 1:500.000 que pagó el organismo por la amortización e intereses de la compra de aviones 727 y le sumamos algún otro gasto circunstancial que se dio en este organismo --lamentablemente no verifiqué la cifra pero el Contador Conforte en la sesión pasada estimó en U$S 700.000 la cantidad pagada al personal reingresado a PLUNA-- tendríamos una utilidad de U$S 4:700.000, lo que permitiría absorber los U$S 3:500.000 con que contribuyó el gobierno central. Se ha expresado con mucha insistencia que PLUNA tendría necesidad de U$S 10:000.000 para cambio del avión. Yo quiero aclarar cómo surgió esa cantidad.

En determinado momento, advirtiendo que los plazos se acortaban y que iba a ser necesario sustituir el avión 707 --como este proyecto de ley no se estaba considerando ni existían otras posibilidades-- resolvimos hacer un estudio para ver de qué forma nuestro organismo, por sí mismo, podía solucionar el problema. Se hicieron los estudios correspondientes y se llegó a la conclusión de que arrendando un avión DC10 --no comprando-- y utilizándolo en las líneas a Madrid y a Estados Unidos, podría ser rentable. Eso requería una inversión previa para la puesta en marcha que se estimó, no en U$S10:000.000 sino en algo más de U$S 8:000.000. Eso en el caso de que PLUNA, por sí misma y con el actual estatuto jurídico, tuviera que atender el problema. Sin embargo, es necesario destacar que no es la única solución. Por supuesto que puede haber una asociación en forma de empresa mixta con alguna otra compañía; pero también puede existir otro tipo de acuerdo, como el llamado "Join Venture" por el cual se explota con otra empresa una o varias líneas.

c.b.7

Eso tendría la ventaja de que no se requeriría cambiar el estatuto jurídico del Ente. Reconozco que, en un principio, los tres directores de PLUNA --como lo destacó el señor Comas-- estuvimos de acuerdo en la necesidad de obtener el concurso de capitales y tecnologías aportados por otras empresas de aviación.

En aquel momento, la idea fue de conseguir un acuerdo tipo "Join Venture"; no pensamos en una privatización parcial o total. Esa idea surgió con posterioridad en conversaciones con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y el señor Subsecretario. Como dijo el señor Ministro, compartí y comparto la idea de que el aporte de capitales privados puede ser una solución posible.

Finalmente, por alguna referencia realizada por el señor Comas, yo realicé una larga exposición en la que, tal vez, me extendí demasiado en algunos artículos que no hacen a la cosa, como es el de la capacitación.

Si lo hice, fue porque el tema había surgido en la sesión anterior --no lo planteé yo-- y me pareció correcto que el problema de capacitación en el Ente se pusiera en sus justos términos. En definitiva, entiendo que la solución de PLUNA está en dotarla de eficiencia.

Si el Estado considera que es capaz de hacerlo, el organismo puede seguir siendo estatal.

Nosotros requerimos --fue uno de los primeros planteos-- el cambio del estatuto del funcionario.

Como decía el señor Comas es cierto que existe personal excedentario, que no tiene la capacitación suficiente y, también, que las retribuciones de los funcionarios no están de acuerdo a las exigencias de una empresa de aviación. Si se considera que hay dificultades para cumplir esta meta por parte del Estado, yo estaría de acuerdo en un ingreso de capitales privados. Lo dije antes y como director de PLUNA, lo mantengo. Creo que no debemos ser nosotros los que opinemos respecto a cuál debe ser la solución final.

25 x

Como ciudadano digo que no me parece mal el ingreso de capitales privados si de esa manera se logra la eficiencia necesaria para que PLUNA siga funcionando y el país teniendo su bandera en cielos del mundo y, al mismo tiempo, conservando la fuente de trabajo de mil personas.

SEÑOR CANABAL.- Quiero dejar constancia --como se ha dicho aquí-- de que la gestión del actual Directorio de PLUNA ha sido realmente eficiente.

A esta altura de la consideración del tema es indiscutible que este organismo requiere, con la mayor premura posible, una reorganización, aunque yo no me animo a decir cuál sería la vía a seguir para ello.

En primer lugar, habría que determinar si se justifica o no --aquí han habido opiniones predominantemente contrarias-- que el gobierno central siga contribuyendo para el mantenimiento de este Ente. No está en discusión --cualquiera sea el camino que se siga para su reorganización-- si su actual funcionamiento debe ser sustancialmente modificado. No veo suficientemente madurada la fórmula en cuanto a si esa modificación debe ser a través de la creación de una persona pública no estatal u otra forma.

Por las manifestaciones vertidas advierto que todavía no existe una profundización suficiente en los planteos como para poder decir si esa vía es o no adecuada.

Sin perjuicio de que puedan haber pequeñas diferencias de matiz en cuanto a las manifestaciones formuladas en Comisión, pienso que lo fundamental sería entrar concretamente a esas medidas. En ese sentido estimo que la sesión de hoy ha sido bastante ilustrativa; sin embargo, a esta altura, debe entrarse a analizar el proyecto de ley para ver si es el más conveniente o puede existir otra fórmula. Como ha sido subrayado el propio Directorio de PLUNA y el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, coinciden en la necesidad de que esa situación debe ser modificada, no sé si por el establecimiento de un nuevo estatuto o por la reorganización total del Ente.

En ese sentido, la consideración del tema se centraliza en este punto para poder avanzar algo.

SEÑOR COMAS.- Quisiera hacer una reflexión.

rv.1

25x

El proyecto presentado al Senado por el Poder Ejecutivo, prácticamente en setiembre va a cumplir un año. Cuando se planteó la necesidad, por parte del Directorio, de una transformación del Ente, se entendió que tenía que ser en base a un estudio bastante más rápido del que se ha realizado. Voy a permitirme entrar en un área que no es la mía, sino que es un problema de los Legisladores, que tiene que ver con el destino del Ente. De todos modos, quisiera hacer una reflexión personal como administrador de PLUNA. Entendemos que la transformación, sea cual sea, tanto la que está propuesta en este proyecto de ley como la que surja de las discusiones, no podría demorar mucho. La vida de PLUNA está en juego. Al día de hoy, ya se ha perdido todo lo que no se ha hecho en estos dos años de gestión.

En consecuencia, quisiera hacer un llamado a los miembros de la Comisión, y a los Legisladores en general, ya que PLUNA necesita transformarse. Debemos pasar de la discusión a los cambios, y dejar de lado si hubo situaciones mejores, si los funcionarios son buenos o malos. De una vez por todas, necesitamos entrar a definir PLUNA, porque pasa el tiempo, y cada día que transcurre continuamos perdiendo. No solamente pierde PLUNA, sino el Uruguay entero.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Representante ha solicitado la palabra. Para cumplir con un requisito parlamentario, la Comisión debe autorizarlo votando para que pueda hacer uso de la misma.

(Se vota:)

Afirmativa. UNANIMIDAD.

Tiene la palabra el señor Representante Alem García.

SEÑOR GARCÍA (ALEM).- Agradezco la autorización que se me brinda para hacer uso de la palabra.

No voy a participar en las deliberaciones de la Comisión, emitiendo mi opinión sobre el tema en análisis, porque eso no es lo que corresponde. En su momento, cuando este proyecto vaya a la Cámara de Representantes, por supuesto que cumpliré con mi deber y emitiré mi opinión sobre el punto. Simplemente he venido a escuchar los argumentos que aquí se han expuesto. En especial me interesaba la opinión del Directorio de PLUNA, de la totalidad de sus integrantes. No pude venir a la sesión

anterior, pero ya tengo la versión taquigráfica de la misma en mi poder. Como dije, no corresponde que emita mi opinión con respecto al problema de fondo, pero sí considero que procede que comparta con los miembros de la Comisión y con el Directorio de PLUNA una preocupación.

En relación a este problema, observo cuatro posibilidades, por lo menos teóricamente --en la práctica las cosas serían distintas-- en cuanto a algunas soluciones. Alguien puede pensar que PLUNA puede quedar como está. Es una alternativa, pero seguramente no es la mejor en virtud de lo que aquí se ha dicho, sobre todo por la ineficiencia que afecta a todo el Organismo. Una segunda alternativa podría ser la de que PLUNA quede como está, con alguna modificación en su estructura administrativa, y realizando negocios con otras compañías para explotar conjuntamente determinadas líneas.

Una tercera alternativa podría ser la de que PLUNA se privatice parcialmente, pero siempre quedando el Estado con la parte mayoritaria, a efectos de que, en definitiva, la voluntad de éste se imponga en las cuestiones difíciles que siempre debe afrontar una compañía de esta naturaleza.

Una última alternativa, desde mi punto de vista, sería la privatización total del Ente. Pero cualquiera sea la solución que se adopte en definitiva, creo que hay algo que nos debe preocupar. He leído algunas manifestaciones en la prensa que realmente pueden hacer que cunda la alarma con respecto al destino de PLUNA. Si nosotros mismos estamos alarmando a la gente y a quienes negocian con PLUNA, considero que cualquiera fuera la posición que adoptemos, precisamente no estamos fomentando la mejor circunstancia para conseguir la mejor solución. Sé que PLUNA realiza lo que hace cualquier compañía de aviación. ¿Cuál es la fuente de mayor ingreso desde el punto de vista de la operativa comercial de PLUNA? Obviamente vender pasajes. ¿A quiénes vende los pasajes? Fundamentalmente, a las compañías de viajes que vienen a comprar paquetes enteros, a veces muy importantes. Para ello, entregan una seña. Ahora, si nosotros hacemos algunas manifestaciones públicas, prácticamente poniendo a PLUNA en una situación financiera de quiebra, que no le permitiría seguir funcionando, me parece que estamos haciendo lo peor. Si hacemos eso, ¿qué va a pasar? Ojalá me equivoque, pero si seguimos dando una visión tan trágica de PLUNA y de sus posibilidades de seguir funcionando, va a ocurrir

algo muy sencillo: las compañías que van a comprar esos paquetes de pasajes y que depositan sus señas, de pronto van a ir todas juntas a golpear a la puerta de PLUNA, se van a presentar en la ventanilla y van a exigir la devolución de la seña.

De modo que si seguimos dando más versiones sobre el futuro del Ente --creo que ese hecho tarde o temprano se va a producir-- no le haremos ningún bien, porque estamos creando una circunstancia que no es la más conveniente para una feliz solución a su problema.

Considero, señor Presidente, que este es un aspecto que debemos tener en cuenta. Si queremos actuar con seriedad y responsabilidad, si queremos buscar la mejor solución, no es cuestión de realizar manifestaciones de tal naturaleza como para que cunda la alarma en relación a una inquietud que estamos reclamando. Por el contrario, tenemos que decir que existe la voluntad política por parte de todos, en el sentido de encontrar la mejor solución para PLUNA, que aquí el Ente no corre ningún tipo de riesgo con relación al futuro y que, por lo tanto, no hay peligro alguno para quienes contratan con esta compañía.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: quiero referirme a algunos conceptos que ha vertido el señor Legislador Alem García. No sé exactamente cuáles son esas versiones pero, en términos generales, debo decir que el problema de PLUNA es tan conocido fuera como dentro de ese organismo.

Todas las empresas aéreas internacionales conocen perfectamente qué sucede con las otras que son competitivas. Por el contrario, pienso que el hecho de que en este momento se esté tratando con seriedad el tema, en cierto modo está trayendo tranquilidad. La intranquilidad a que se refiere el señor Legislador puede surgir de comentarios periodísticos, pero también de una reglamentación internacional que prohíba el ingreso de estos aviones a España. Si no tomáramos ningún tipo de acción ni discusión alrededor de este punto, lo que el señor Legislador plantea, por no discutirlo, podría crear ese efecto negativo que todos queremos evitar.

Si mantenemos el nivel de discusión y la voluntad manifiesta de todos los señores Legisladores y de los Directores de PLUNA, en el sentido de que este organismo debe seguir funcionando, pienso que es la única manera de poder llegar

a una solución. Al Poder Ejecutivo le preocupa el futuro y la continuidad de PLUNA.

Las expresiones que aquí se han vertido y las que yo he hecho en otras oportunidades fueron para reafirmar la existencia y el deseo de buscar los medios para que esta línea aérea uruguaya continúe prestando sus servicios y dando trabajo a los uruguayos. La única diferencia que tenemos es que entendemos que el Estado en este momento no puede solventar todas las necesidades financieras del organismo.

No creo que esta discusión le haya hecho mal a PLUNA. A mi juicio, estas informaciones muestran la preocupación para que haya una continuidad en su funcionamiento.

SEÑOR MENENDEZ.- Respecto al planteo del señor Ministro digo que comparto que en el ámbito de esta Comisión el intercambio de ideas que se lleva a cabo tiene por objeto ir solucionando los problemas de PLUNA y no pueden crear intranquilidad. Pero cuando esa discusión llega al pueblo y cuando hay algún titular alarmista en alguna prensa, el efecto puede ser negativo. Digo esto porque ya se ha producido que determinadas agencias de viajes han venido a PLUNA a solicitar devolución de los pasajes argumentando que después de fin de año la empresa no va a poder realiza más vuelos. Se les ha informado que no es así pero pienso que sería necesario llevar tranquilidad a la población.

Es cierto que hay disposiciones por las cuales a partir del 1º de enero de 1988 el avión 707 no podrá entrar más a España. También es verdad que en determinadas circunstancias se puede pedir una prórroga hasta el 31 de diciembre de 1989. O sea, que todavía tendríamos dos años más para seguir volando con este avión y sería suficiente para encontrar una solución.

SEÑOR RICALDONI.- Me parece que insensiblemente estamos entrando en una confusión en cuanto al tema central.

Lo primero que debemos determinar es el papel que le asignamos al Estado en lo que la Constitución le llama el dominio comercial e industrial. Puedo admitir que desde un punto de partida ideológico o político se sostenga el papel indelegable del Estado. Pienso que ese planteo es equivocado, dejando de lado los llamados servicios esenciales que naturalmente pertenecen a otra área del Estado, digo

que el dominio comercial e industrial, en cuanto a la participación que en él puede tener el Estado, no es un coto irrenunciable del cual no pueda retirarse siquiera parcialmente.

A mi entender es muy claro que la participación estatal en el dominio comercial e industrial del Estado, no es un fin en sí mismo, sino que es una herramienta para conseguir determinados objetivos. Estos, en un momento dado requieren la participación del Estado en forma exclusiva y excluyente. Nadie puede poner en tela de juicio que las realidades van cambiando. A veces lo hacen porque todo se modifica o porque no es posible por una razón u otra, continuar en la misma forma que se estableció originariamente. Este es el caso de PLUNA. Por razones de diversa índole, por una parte, no está en juego el menoscabo de los intereses del país si PLUNA, como establece el proyecto de ley, le abre las puertas a los capitales privados dentro de su propia organización. Parece claro --nadie lo ha podido desmentir-- que hay una situación económica financiera en el Ente y una limitación desde el punto de vista de su capacidad para captar pasajes o para estar en condiciones competitivas con otras compañías internacionales, que también aconsejan buscar alguna forma que le permita a una bandera uruguaya seguir volando por espacios aéreos, que está más allá de las fronteras políticas.

Todo lo que se dice sobre el alarmismo que puede despertar en la opinión pública la situación deficitaria de PLUNA, no es imputable ni a la inquietud del Poder Ejecutivo al mandar este proyecto de ley ni a la del Parlamento al examinarlo. Surge de los propios hechos. En todo caso, nadie está señalando que se esté corriendo un peligro de vida por parte de los pasajeros de PLUNA, sino que simplemente se está diciendo que PLUNA está fuertemente limitada por una cantidad de condicionantes que le impiden ser competitiva y que están significando para el erario público una erogación que no tiene justificación desde el punto de vista de las prioridades nacionales.

El tema es que hay una definición política, compartible o no, que establece que PLUNA en la situación actual no puede continuar y si bien se desea que permanezca dentro de la actividad aeronáutica, debe abrirle sus puertas al capital privado.

Me parece correcta la solución del Poder Ejecutivo en cuanto lo que establece es crear una figura que es la de

la persona pública no estatal. Admito que se puede discutir que en lugar de eso puede establecerse una sociedad de economía mixta. Estos son temas que los verá la Comisión y los analizará en su momento el Parlamento.

No entiendo que se crea que es un fin en sí mismo que el Estado, a toda costa, se mantenga en una actividad comercial e industrial en la cual su permanencia no es la que asegura la llamada "soberanía del país".

A su vez, lo que esa permanencia está estableciendo es una carga para las finanzas públicas, que realmente no se justifica si tenemos en cuenta otras prioridades que, como todos sabemos, están reclamando la asignación de recursos en otras áreas de la realidad nacional.

SEÑOR FLORES SILVA.- Brevemente, señor Presidente, entiendo loable la preocupación del señor Diputado García al acercarse a esta Comisión para preocuparse por las repercusiones de nuestras deliberaciones que pudieran afectar al Ente y la invocación que realiza al manejo serio y responsable, por expresar textualmente las palabras que él ha mencionado.

Sin embargo, señor Presidente, me preocupa cómo se instrumenta esto porque, naturalmente, supongo que el señor Diputado no se refiere a que los señores miembros de esta Comisión han manejado la información con falta de seriedad o de responsabilidad. Por lo tanto, tengo la impresión de que se refiere a los titulares de la prensa, campo en el que --como se sabe-- nosotros tenemos poca incidencia y, además, buscamos siempre que exista la máxima libertad de expresión. En última instancia, a esta Comisión no le compete analizar con rigurosidad el asunto y seguramente el Directorio de PLUNA, que tan bien se ha manejado en todos los temas --tan graves como éste, o más aun-- podrá trasmitir a los agentes comerciales y a la opinión pública una sensación de tranquilidad que nos permita superar la situación a que aludía el señor Diputado y que, de modo tan loable --reitero-- le ha traído hasta aquí.

rv.7

25x

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: deseo referirme al plazo que PLUNA tiene para seguir volando a Europa con su avión 707 o con el que ha arrendado a Aerolíneas Argentinas. De alguna manera, el mismo --que es perentorio-- tiene que ser causa de preocupación para esa agencia de viajes. El señor Menéndez ha dicho que se puede obtener una prórroga de un año y sabemos que es cierto, pero ella se puede obtener mediante un contrato que demuestre fehacientemente que, al cabo de un año, se va a tener otra aeronave que sea aceptada por las normas aéreas internacionales.

Creo que esto indica la necesidad de algo que creo que todos los directores de PLUNA están solicitando, y es el tratamiento urgente del tema, para que podamos comenzar rápidamente las tratativas a los efectos de poder obtener ese otro avión y mostrar --aunque no terminemos en el plazo previsto las tratativas-- avances muy sustantivos en PLUNA. Es necesario adquirir otra aeronave para poder obtener esa prórroga. Si hay una razón de alarma en el mercado, ella consiste en que se sabe que los días de PLUNA están contados en cuanto a su ingreso a España; y esto va más allá de cualquier noticia periodística.

SEÑOR GARGANO.- Estoy siguiendo con mucha atención las exposiciones tanto del señor Ministro y del señor Subsecretario, como de los Directores de PLUNA. Pero me parece que, para adoptar una posición sobre el fondo del asunto, es decir, sobre la modificación del estatuto jurídico de PLUNA, sería necesario --además de los argumentos de tipo filosófico acerca de la concepción con que se menejan los Entes Estatales y de su eficacia, etcétera-- que pudiéramos tener información sobre los estudios de factibilidad.

He escuchado al señor Menéndez decir que podrían explotarse, sin modificar el estatuto jurídico, determinadas líneas con otras empresas mediante convenios. Pregunto si esto ha sido estudiado, si se ha comparado, si es una solución más rentable para el Estado, que la otra, tendiente a la privatización total o parcial, o a la construcción de una sociedad mixta y demás. Yo puedo tener una opinión favorable a la otra solución, si se me demuestra que técnica y económicamente ella permite más eficiencia y asegura la rentabilidad de la empresa. Pero si hay otra que, sin modificar el estatuto jurídico, igualmente permite la eficiencia y la rentabilidad, me inclinaría por ésta. ¿Este tipo de análisis ha sido

realizado sobre la base de estudios, por parte del Ministerio? Desearía que se ilustrara a la Comisión al respecto.

SEÑOR MINISTRO.- Deseo aclarar previamente el primer aspecto que estaba exponiendo en cuanto a la perentoriedad del plazo y a la alarma que ese tema podría causar en el mercado. Ese es un hecho público, que las compañías aéreas manejan comercialmente. El decir que PLUNA tiene sus días contados respecto de sus viajes a Europa es algo que, evidentemente, ellos utilizan comercialmente.

En cuanto a lo que acaba de expresar el señor Senador Gargano, debo decir que desde los primeros días de constituirse este Directorio y mantener conversaciones --las hemos tenido conjuntamente con los tres Directores-- ellos manifestaron la necesidad imperiosa de asociarse a otras empresas y tomaron la iniciativa de hacerlo, porque partían de la base de que PLUNA, sola, no podía seguir actuando en el mercado, por diferentes razones: de capital, es decir, de recursos para poder equiparse; de carácter comercial, y por la dificultad para una empresa tan pequeña, de poder sobrevivir en un mundo tan competitivo.

No sé si realmente se han hecho los estudios a que alude el señor Senador pero, del análisis efectuado por el Directorio acerca de la situación, surge que la sobrevivencia de PLUNA es muy cuestionable, en este mercado tan competitivo. Esto fue planteado por el Directorio en pleno.

A su vez, el señor Subsecretario se refirió a los 40 años de la vida de PLUNA y siempre se llegaba a que, en el fondo, había una operación de salvataje y se realizaba una nueva inversión con la cual se resolvería el tema. Pero finalmente esa nueva inversión terminaba siendo un nuevo pasivo y una nueva contribución de Rentas Generales hacia PLUNA, la que continuaba siendo una empresa a pérdidas. Además, tenemos que tener en cuenta que estamos en un proceso de franca aceleración del problema, porque el desarrollo de la aeronáutica tiene hoy una dinámica tremenda y la baja de los pasajes hace que las rentabilidades sean mucho más marginales. Podemos apreciar hoy cómo empresas tremendamente poderosas están al borde de la quiebra. Entonces, es muy difícil pensar que esta pequeña aerolínea, aislada de la parte del mundo donde hay mucha gente con dinero para viajar, pueda sobrevivir por sí sola, sin asociarse a otra empresa.

jes.2

Por otra parte, PLUNA no vive de su propio capital, entendido como capital humano, como número de pasajeros, sino de la sexta libertad que nos otorga Argentina y de la quinta que obtenemos de Brasil. Por lo tanto, si no consolidamos esa situación desde el punto de vista político a través de una asociación, corremos el riesgo de llegar a perder esas libertades y, si eso sucede el tema PLUNA queda liquidado.

Quiere decir que, incluso, en la materia de negociación que PLUNA tenga que hacer en el futuro, debe pensar no sólo en el mejor socio desde el punto de vista de cuánto va a aportar sino también en una visión geopolítica del mercado, así como la ubicación de ese socio para que de alguna manera no genere resistencias en el mercado a los efectos de que ese capital intangible que tiene PLUNA --que son las Quintas Libertades y las cuotas dadas por otros países, que pueden cortarse en el futuro-- se conserve. Se podría hacer una asociación con otra empresa pero posteriormente se nos podrían cortar esas libertades y, en consecuencia, PLUNA no podría volar.

Todo esto quiere decir, señor Presidente, que el tema es profundamente complejo y considero que la necesidad de buscar una transformación de PLUNA, es algo que todo el Directorio ha sostenido. Insisto, podrá ser por medio de este u otro proyecto de ley; podemos discutir el grado de transformación; pero lo que preocupa al Directorio del Ente es que los plazos hoy son perentorios y que, en la medida en que ellos sigan corriendo, lo que manifestaba el señor Diputado Alem García se va a transformar en una realidad, teniendo una corrida de pasajes, que va a ser muy lamentable. También podrá suceder que a partir del 1º de enero no se pueda seguir volando a España y toda la inversión enorme realizada por PLUNA para poder ganar un prestigio en su servicio a España y conseguir una clientela importante --no sólo en Uruguay sino en Argentina, Brasil y España-- en la medida en que interrumpamos los vuelos, evidentemente se va a ir perdiendo y la va a ir captando otras aerolíneas. Luego va a ser muy difícil revertir esa situación, en este mercado que cada vez es más competitivo.

Para culminar, señor Presidente, debemos expresar que este es un tema tremendamente complejo y que hay discrepancias de tipo filosófico entre los diferentes partidos políticos; pero existe una real urgencia en que esto se resuelva en términos más o menos perentorios porque si no puede ser

25x

que la solución legal llegara tarde y las pérdidas que le estaríamos infringiendo al Ente y al país serían muy grandes e irreparables.

SEÑOR COMAS.- ¿Me permite, señor Presidente?

Quisiera responder a título personal la pregunta formulada por el señor Senador Gargano. La posibilidad de PLUNA de asociarse en un tipo de aventura de enganche con alguna empresa extranjera para mí es completamente imposible.

Los dos años de práctica me dicen, sin mediar ningún tipo de estudio --funcionando PLUNA como un ente autónomo-- que esto es así. Pondría mi renuncia encima de la mesa, porque me parece que para manejar una empresa eficiente, en condiciones que le permitan desarrollarse, hay que realizar cambios. Cuando aceptamos la responsabilidad de dirigir este Ente, lo hemos hecho con la condición de poder hacer cambios. Considero que PLUNA de la manera que está no puede seguir operando, debido a los bloqueos que tenemos del Tribunal de Cuentas y a la inamovilidad de los funcionarios.

SEÑOR GARGANO.- ¿Me permite, señor Presidente?

Quisiera conocer una opinión de los señores Directores y del señor Ministro. Pido perdón por volver al balance, pero interesa mucho con relación al futuro de PLUNA.

Me voy a referir al Capítulo de Gastos del último Estado de Pérdidas y Ganancias y veo que del total de gastos que son N$ 9:157.000, el total de gastos de personal ya sea los variables o fijos de funcionamiento, llega a los N$ 1:161.000. Este nivel estaría en el entorno del 13% o 15%. Este porcentaje comparativamente con otras empresas internacionales ¿es alto o bajo?

SEÑOR COMAS.- Muy bajo señor Senador.

SEÑOR GARGANO.- Quería saber eso porque tiene que ver con el futuro del personal.

SEÑOR COMAS.- Lo normal oscila alrededor del 20%. La razón de esto son los salarios bajos que se pagan por ser una dependencia del Estado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha llegado la hora razonable de levantar

jes.4

25 x

la sesión; pero antes debo expresar --interpreto el pensamiento de todos los miembros de la Comisión-- que nos hacemos cargo de la urgencia en resolver la situación de PLUNA. Al mismo tiempo el señor Ministro comprenderá lo que dice el dicho: "Si quieres llegar pronto, camina despacio". Es decir que un tema tan delicado y complejo no lo podemos resolver en forma improvisada ni acelerada; prometemos dedicarle la mayor atención. Por otra parte, daños que vienen ocasionando el deterioro de PLUNA durante más de 30 años, no los podemos solucionar en un día.

La Comisión deliberará y oirá no sólo al funcionariado de PLUNA sino a algún otro y es probable que tengamos que molestar la atención del Ministro y del Directorio de PLUNA alguna otra vez para que trabajen con nosotros. Prometemos realizar todos los estudios con el mayor empeño y dedicación.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 11 minutos).
